01001641407000016

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ   Αρ. Φύλλου 164

14 Ιουλίου 2000

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 177

Κανονισμός καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων και συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της Οδηγίας 98/18/ΕΚ (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις Ε/Γ που εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 98/18/ΕΚ).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη :

1. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν. 4473/1965 ''περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας, επιθεωρήσεως εμπορικών πλοίων και άλλων τινών διατάξεων'' (Α΄ 102).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 παράγραφος 2 του Ν.Δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α 261).

3. Τις διατάξεις του π.δ. 206/87 «Καθιέρωση διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των προτύπων και τεχνικών κανονισμών σε συμμόρφωση προς την οδηγία 83/189/ΕΟΚ της 28-3-1983 του Συμβουλίου των Ε.Κ. (L 109/26-4-1983)» (Α΄ 94) όπως αυτό τροποποιήθηκε με το π.δ. 523/88 (Α 236) και το π.δ. 48/96 (Α΄ 44), τα οποία αντίστοιχα προσάρμοσαν την Ελληνική νομοθεσία προς τις διατάξεις των οδηγιών 88/182/ΕΟΚ (L 81/26-3-1988) και 94/10/ΕΚ (ΕΕ 100/19-4-94).

4. Το άρθρο 29 Α΄ του Ν. 1558/1985, «Κυβέρνηση και κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α 154) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

5. Το άρθρο 1 παρ. 1 και 2 του Ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως οι διατάξεις αυτές τροποποιήθηκαν με το άρθρο 6 του Ν. 1440/84 (Α΄ 70), και το άρθρο 3 του Ν. 1338/1983, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1999 (Α΄ 101).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

7. Την 341/15-9-99 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

8. Την 129/6-3-2000 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας, αποφασίζουμε :

Άρθρο Πρώτο

1. Τίθεται σε εφαρμογή ο Κανονισμός για την καταλληλότητα των οχηματαγωγών πλοίων καθώς και οι συμπληρωματικές διατάξεις για την εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ (Πρόσθετα και ισοδύναμα μέτρα και εξαιρέσεις Ε/Γ που εμπίπτουν στο πεδίο της οδηγίας 98/18/ΕΚ).

2. Το κείμενο του Κανονισμού καταλληλότητας οχηματαγωγών πλοίων παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ Α΄ των δε συμπληρωματικών διατάξεων για την εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ ως ΜΕΡΟΣ Β.

**ΜΕΡΟΣ Α΄
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ
ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

**Άρθρο 1
Ορισμοί**

Στον Κανονισμό αυτό, εκτός εάν αλλιώς ειδικά ορίζεται, νοείται:

(α) ''Υπουργός'': Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

(β) ''Κ.Ε.Ε.Π'': Ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

(γ) ''Επιβατηγό πλοίο'' (Ε/Γ): Κάθε πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.

(δ) ''Φορτηγό πλοίο''(Φ/Γ) : Κάθε πλοίο που δεν είναι επιβατηγό.

(ε) ''Οχηματαγωγό πλοίο» (Ο/Γ) : Κάθε πλοίο που από κατασκευή ή μετασκευή και από την διάταξη και το μέγεθος των χώρων του προορίζεται κατά κύριο σκοπό για την παραλαβή και μεταφορά οχημάτων που εισέρχονται και εξέρχονται με τα ίδια τους μέσα ή με ρυμούλκηση.

(στ) ''Επιβατηγό - Οχηματαγωγό'' (Ε/Γ-Ο/Γ):Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα (12) επιβάτες.

(ζ) ''Φορτηγό - Οχηματαγωγό'' (Φ/Γ-Ο/Γ): Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που δεν είναι επιβατηγό.

(η) ''Οχηματαγωγό πλοίο κλειστού τύπου'': Το οχηματαγωγό πλοίο που διαθέτει σε όλο το μήκος του κυρίου καταστρώματος κλειστή υπερκατασκευή σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρ. 10 (β) του Κανονισμού 3 της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φόρτωσης 1966.

(θ) ''Οχηματαγωγό πλοίο ανοικτού τύπου'': Κάθε οχηματαγωγό πλοίο που δεν είναι κλειστού τύπου.

(ι) ''Κλειστοί χώροι οχημάτων'': Οι κλειστοί χώροι φορτίου RO-RO (closed ro-ro cargo spaces) όπως αυτοί ορίζονται στη Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ''(SOLAS)

(ια) ''Επιβάτης'': Κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο εκτός από τον Πλοίαρχο, τα μέλη του πληρώματος και τα κάτω του ενός έτους παιδιά.

(ιβ) ''Πλήρωμα'': Το σύνολο των προσώπων που είναι ναυτολογημένα στο πλοίο ή χρησιμοποιούνται ή απασχολούνται χωρίς να είναι ναυτολογημένα με οποιοδήποτε τρόπο και με οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του.

(ιγ) ''Επιβαίνοντες'': Ο Πλοίαρχος, το πλήρωμα και οι επιβάτες.

(ιδ) ''Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ''(SOLAS): Η Διεθνής Σύμβαση «Περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής Εν Θαλάσση» που ισχύει κάθε φορά.

(ιε) ''Δ.Σ. Γ.Φ.'' (ICLL): Η Διεθνής Σύμβαση ''Περί Γραμμών Φορτώσεως'', όπως αυτή εκάστοτε ισχύει.

(ιστ) ''Καιροστεγής'': Ο χώρος στον οποίο εμποδίζεται η είσοδος νερού σε οποιαδήποτε κατάσταση θάλασσας.

(ιζ) ''Νηογνώμονας'': Ο αναγνωρισμένος οργανισμός σύμφωνα με την Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 24-11-94 που ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με το π.δ. 32/97 (Α 35).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 2
Εφαρμογή

Το Κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται σε όλα τα οχηματαγωγά πλοία με ελληνική σημαία ανεξάρτητα από την ημερομηνία θέσης της τρόπιδάς τους.

Άρθρο 3
Ενδιαίτηση πληρώματος και επιβατών

1. Για την ενδιαίτηση του πληρώματος των οχηματαγωγών πλοίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

2. Για την ενδιαίτηση και τον αριθμό επιβατών των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

3. Σε κάθε Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο ανοικτού τύπου που ναυπηγείται ή μετασκευάζεται μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα (m^2) της επιφάνειας των χώρων ενδιαίτησης επιβατών (Ε.Χ.Ε.Ε.) πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με αυτό που προκύπτει από την ακόλουθη σχέση του εμβαδού αυτού προς το εμβαδόν σε τετραγωνικά μέτρα (m^2) της επιφάνειας του χώρου οχημάτων (Ε.Χ.Ο.) ανάλογα με τους εκτελούμενους από το πλοίο πλόες με την επιφύλαξη της επόμενης παραγράφου 4:

(α) Για πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι 10 ν.μ.:
Ε.Χ.Ε.Ε. χειμώνα > = 0,225 x Ε.Χ.Ο.
Ε.Χ.Ε.Ε. θέρους > = 0,450 x Ε.Χ.Ο.

(β) Για πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι 30 ν.μ. :
Ε.Χ.Ε.Ε. χειμώνα > = 0,280 x Ε.Χ.Ο.
Ε.Χ.Ε.Ε. θέρους > = 0,560 x Ε.Χ.Ο.

(γ) Για πλοία που εκτελούν πλόες μέχρι 80 ν.μ. :
Ε.Χ.Ε.Ε. χειμώνα > = 0,370 x Ε.Χ.Ο.
Ε.Χ.Ε.Ε. θέρους > = 0,740 x Ε.Χ.Ο.

4. Οι παραπάνω σχέσεις για τον υπολογισμό των επιφανειών χώρων ενδιαίτησης που απαιτούνται για επιβάτες χειμώνα ή θέρους δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις που οι μέγιστοι επιτρεπόμενοι από διοικητικές αποφάσεις αριθμοί επιβατών χειμώνα ή θέρους είναι μικρότεροι από αυτούς που προκύπτουν από τις παραπάνω σχέσεις.

Άρθρο 4
Μέσα αποεπιβίβασης επιβατών

Η από-επιβίβαση των επιβατών στους χώρους ενδιαίτησης, μέσα από τους κλειστούς χώρους οχημάτων των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων, που η τρόπιδά τους τέθηκε ή η μετασκευή τους σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 πρέπει να γίνεται με ειδικές κλίμακες κατασκευασμένες για το σκοπό αυτό. Οι κλίμακες αυτές πρέπει να βρίσκονται έξω από τους κλειστούς χώρους οχημάτων ή πολύ κοντά στις εισόδους τους.

Άρθρο 5
Ύψος πλευρικών τοιχωμάτων, διάδρομοι και λεπτομέρειες σχετικά με την καταμέτρηση Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου που εκτελούν αποκλειστικά πλόες εσωτερικού

1. (α) Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου, πρέπει να έχουν πλευρικά τοιχώματα ύψους τουλάχιστον 0.70 μέτρα πάνω από το κατάστρωμα οχημάτων , στην οροφή των οποίων να υπάρχει διάδρομος καθαρού ωφέλιμου πλάτους τουλάχιστον 0.90 μέτρα απαλλαγμένος από κάθε εμπόδιο για την άνετη και ασφαλή διέλευση των αποεπιβιβαζόμενων.

Το παραπάνω πλάτος μπορεί να μειωθεί σε ποσοστό 10% σε ορισμένα σημεία που κατασκευαστικές απαιτήσεις το επιβάλλουν, όπως π.χ. η τοποθέτηση δοκών για την στήριξη των υπερκατασκευών κ.λ.π.

(β) Η ύπαρξη των πιο πάνω διαδρόμων δεν απαιτείται, εάν διατίθενται άλλοι εναλλακτικοί τρόποι ασφαλούς από-επιβίβασης αποδεκτοί από τον ΚΕΕΠ, όπως π.χ. προστατευμένοι διάδρομοι, εξωτερικές κλίμακες κ.λ.π.

2. (α) Ο χώρος οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου που περικλείεται από τα πλευρικά τοιχώματα, δεν συμπεριλαμβάνεται στην ολική χωρητικότητα.

(β) Στα Ο/Γ ανοικτού τύπου, η χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος, που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα καταμέτρησης και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό, εξαιρείται από την ολική χωρητικότητα μέχρι ποσοστού 20% της πριν από κάθε εξαίρεση ολικής χωρητικότητας.

Άρθρο 6
Καταλληλότητα οχημάτων

1. Τα φορτηγά οχήματα μικτού βάρους μεγαλυτέρου των 3,5 τόνων και τα βυτιοφόρα οχήματα που μεταφέρουν υγρά καύσιμα ή άλλα επικίνδυνα φορτία ανεξάρτητα από το μικτό βάρος τους, πρέπει να παρέχουν δυνατότητα πρόσδεσής τους με τα μέσα έχμασης του πλοίου, σύμφωνα με τις διατάξεις του εκάστοτε ισχύοντος Γενικού Κανονισμού Λιμένος «Περί φόρτωσης οχημάτων στα οχηματαγωγά πλοία».

2. Ο Πλοίαρχος του πλοίου δύναται ν' απαγορεύει την φόρτωση οχημάτων τα οποία δεν παρέχουν την δυνατότητα της προηγούμενης παραγράφου και αποτελούν κίνδυνο για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων.

Άρθρο 7
Παραμονή επιβατών σε οχήματα κατά τη διάρκεια του πλου

Η παραμονή επιβατών κατά τη διάρκεια του πλου σε παντός είδους οχήματα (αυτοκινούμενα ή μη) απαγορεύεται με την επιφύλαξη της επόμενης παραγράφου του άρθρου αυτού.

Η παραμονή επιβατών σε αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα (campers) επιτρέπεται κατά τον πλου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων βραχέων διεθνών πλόων με τις προϋποθέσεις του Παραρτήματος III και μόνον κατά την θερινή περίοδο, δηλ από 1ης Απριλίου μέχρι και την 31η Οκτωβρίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
Απαιτήσεις για την καταλληλότητα των οχηματαγωγών πλοίων με ελληνική σημαία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 98/18/ΕΚ

ΤΜΗΜΑ Ι
ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 8
Εφαρμογή

1. Το Κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την ημερομηνία θέσης της τρόπιδάς τους σε όλα τα φορτηγά οχηματαγωγά πλοία με ελληνική σημαία και σε όσα επιβατηγά οχηματαγωγά με ελληνική σημαία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17-3-1998 σύμφωνα με τα άρθρα 3 και 4 αυτής, εκτός εάν διαφορετικά ρητά ορίζεται.

Θέματα που δεν ρυθμίζονται από αυτόν τον κανονισμό, ρυθμίζονται από τις διατάξεις των σχετικών με αυτά Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά.

Άρθρο 9
Ορισμοί

(α) ''Διεθνής πλους'': Ο πλους από λιμάνι χώρας στην οποία η Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ εφαρμόζεται προς λιμάνι εκτός της χώρας αυτής και αντίστροφα.

(β) ''Βραχύς διεθνής πλους'': Ο διεθνής πλους κατά την διάρκεια του οποίου το πλοίο δεν απομακρύνεται περισσότερο από 200 μίλια από λιμάνι ή τόπο όπου οι επιβάτες και το πλήρωμα μπορούν να παραμείνουν με ασφάλεια. Τόσο η απόσταση μεταξύ του τελευταίου λιμανιού προσέγγισης στη χώρα έναρξης του ταξιδιού και του τελικού λιμανιού προορισμού , όσο και το ταξίδι επιστροφής δεν υπερβαίνουν τα 600 μίλια. Τελικό λιμάνι προορισμού είναι το τελευταίο λιμάνι προσέγγισης , κατά το προγραμματισμένο ταξίδι, από το οποίο το πλοίο αρχίζει το ταξίδι επιστροφής στη χώρα στην οποία το ταξίδι άρχισε.

(γ) ''Πλους μεγάλης ακτοπλοΐας'': Ο πλους μεταξύ ελληνικών λιμανιών εφόσον δεν εντάσσεται σε μία από τις κατωτέρω κατηγορίες.

(δ) ''Πλους μικρής ακτοπλοΐας'': Ο πλους μεταξύ ελληνικών λιμανιών κατά τον οποίο το πλοίο ακολουθώντας την συντομότερη δυνατή πορεία δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από 20 ναυτικά μίλια.

(ε) ''Πλους περιορισμένης έκτασης'': Ο πλους μεταξύ ελληνικών λιμανιών μέσα στον ίδιο ή συνεχόμενο με αυτόν κόλπο, ή ο πλους μέσα σε προστατευμένη περιοχή.

(στ) ''Τοπικός πλους'': Ο πλους μεταξύ ελληνικών λιμανιών ή όρμων του οποίου η συνολική διαδρομή δεν είναι μεγαλύτερη από 6 ναυτικά μίλια .

(ζ) ''Προστατευμένες περιοχές'', ''εποχιακά προστατευμένες περιοχές'' και ''ειδικά προστατευμένες περιοχές'': Οι περιοχές που κατονομάζονται στο άρθρο 10 του Κανονισμού αυτού ή καθορίζονται κάθε φορά σύμφωνα με τη διαδικασία του ιδίου άρθρου.

Για τις εποχιακά προστατευμένες περιοχές, ως θέρος νοείται η χρονική περίοδος από 1ης Απριλίου μέχρι και 31ης Οκτωβρίου και ως χειμώνας η χρονική περίοδος από 1ης Νοεμβρίου μέχρι και 31ης Μαρτίου εκάστου έτους.

Άρθρο 10
Προστατευμένες ή εποχιακά προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου

Περιοχές πλου οι οποίες συγκεντρώνουν τα χαρακτηριστικά και ανταποκρίνονται στα κριτήρια των παραγράφων 1,2 και 3 του Παραρτήματος Ι, μπορούν να χαρακτηριστούν , ανάλογα με την περίπτωση , προστατευμένες ή εποχιακά προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου.

Ο χαρακτηρισμός μιας περιοχής πλου ως προστατευμένης ή εποχιακά προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης, συντελείται με απόφαση του Υπουργού, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία αυτού του άρθρου και του Παραρτήματος Ι.

Με αποφάσεις επίσης του Υπουργού κωδικοποιούνται οι παραπάνω περιοχές, καθώς και αυτές που έχουν χαρακτηριστεί ''Προησπισμένες'' σύμφωνα με την προϊσχύσασα νομοθεσία.

Οι αποφάσεις της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού πρέπει να περιλαμβάνουν για κάθε περιοχή πλου τις διευθύνσεις και τις αντίστοιχες εντάσεις ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου.

Η εκτέλεση πλόων Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου σε ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές πλου , επιτρέπεται εφόσον αποβλέπει στην εξυπηρέτηση συγκοινωνιακών αναγκών , περιοχών οι οποίες δεν έχουν τακτική σύνδεση με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων.

Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου στα οποία εγκρίνεται η εκτέλεση πλόων σε ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές πλου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου, απομακρύνονται υποχρεωτικά , εφόσον στην περιοχή αυτή του πλου διατεθούν Ε/Γ-Ο/Γ πλοία κλειστού τύπου τα οποία εξυπηρετούν ικανοποιητικά τις συγκοινωνιακές ανάγκες των περιοχών αυτών. Τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου που απομακρύνονται σύμφωνα με τα παραπάνω, απασχολούνται στην εξυπηρέτηση άλλων δρομολογιακών γραμμών της χώρας, ύστερα από εκτίμηση των συγκοινωνιακών αναγκών.

6. Για τις προϋποθέσεις των συγκοινωνιακών αναγκών της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου αποφαίνεται ο Υπουργός, ύστερα από εισήγηση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.

Ε/Γ-Ο/Γ πλοία ανοικτού τύπου στα οποία εγκρίνεται εκτέλεση πλόων σε ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές πλου, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 4 αυτού του άρθρου, συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις σε σωστικό και ναυτιλιακό εξοπλισμό που προβλέπονται για την κατηγορία του πλου τον οποίον εκτελούν. (Περιορισμένης εκτάσεως εάν πλέουν εντός του αυτού ή συνεχομένων κόλπων, άλλως μικρής ακτοπλοϊας).

Εποχιακά προστατευμένη περιοχή κατά το θέρος ή τον χειμώνα είναι η προστατευμένη περιοχή, που χαρακτηρίζεται σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου αυτού και ο χαρακτηρισμός της ως προστατευμένης ισχύει μόνον για την περίοδο του θέρους ή του χειμώνα αντίστοιχα.

Άρθρο 11
Κατηγορίες οχηματαγωγών πλοίων

Για την εφαρμογή αυτού του Κανονισμού, τα οχηματαγωγά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

α) Κατηγορία Ι: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες οι οποίοι δεν είναι βραχείς διεθνείς πλόες.

β) Κατηγορία ΙΙ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν βραχείς διεθνείς πλόες.

γ) Κατηγορία ΙΙΙ: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγορίας μεγάλης ακτοπλοίας.

δ) Κατηγορία ΙV: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγορίας μικρής ακτοπλοίας.

ε) Κατηγορία V: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγορίας περιορισμένης έκτασης.

στ) Κατηγορία VI: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες σε προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές.

ζ) Κατηγορία VII: Οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τοπικούς πλόες.

Άρθρο 12
Προϋποθέσεις εκτέλεσης πλόων

Στα οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών I και II εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων, όπως αυτές κυρώνονται από την εθνική νομοθεσία.

Τα οχηματαγωγά εσωτερικών πλόων των κατηγοριών III, IV και V πρέπει να είναι κλειστού τύπου.

Τα οχηματαγωγά ανοικτού τύπου μπορούν να εκτελούν πλόες μόνο:

(α) Σε προστατευμένες περιοχές.

(β) Σε ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παραγρ. 4, 5 και 7.

(γ) Τοπικούς.

4. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου μπορούν να επεκτείνουν τους πλόες τους πέραν αυτών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο μόνο ως φορτηγά πλοία, εφόσον συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κεφαλαίου III. Η παράγραφος αυτή αναφέρεται στην αξιοπλοία από πλευράς ασφαλείας και μόνον και δεν ρυθμίζει θέματα δικαιωμάτων μεταφοράς.

5. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων ξένου κράτους, πλην κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων ξένων χωρών, πλην κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζονται οι διατάξεις αυτού του κανονισμού οι οποίες εφαρμόζονται και για τους πλόες εσωτερικού οι οποίοι προσιδιάζουν με τα χαρακτηριστικά των παραπάνω πλόων.

(α) Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3 αυτού του άρθρου, οι πλόες των οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου αναστέλλονται όταν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή αναμένεται να επικρατήσουν κατά την διάρκεια του πλου δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο από 1,5 μ.

(β) Οι πλόες των φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 29 αυτού του Κανονισμού και κινούνται μέσα σε προστατευμένες ή ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές πλου, αναστέλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (α) αυτής της παραγράφου, αφού όμως προστεθεί ένας βαθμός της κλίμακας BEAUFORT στην αντίστοιχη ένταση κάθε διεύθυνσης ανέμων που δημιουργεί σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου, αλλά σε καμιά περίπτωση με ένταση ανέμου, οποιασδήποτε διεύθυνσης, κάτω των 6 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT συμπεριλαμβανομένης.

7. Περιοχές οι οποίες μέχρι την 1-9-88 εξυπηρετούντο αποκλειστικά με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου, έστω και αν μεταγενέστερα, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του Παραρτήματος I, χαρακτηριστούν προστατευμένες, θα εξακολουθούν να εξυπηρετούνται αποκλειστικά με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου.

Άρθρο 13
Τηλεπικοινωνιακά μέσα

Τα τηλεπικοινωνιακά μέσα των οχηματαγωγών πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις των Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

Άρθρο 14
Σωστικά μέσα

Τα σωστικά μέσα των οχηματαγωγών πλοίων καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού που ισχύει κάθε φορά για τον τομέα αυτό.

Άρθρο 15
Αποφυγή συγκρούσεως

1. Τα Ο/Γ πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού ''Περί αποφυγής συγκρούσεως εν θαλάσση'', που ισχύει κάθε φορά.

2. Ειδικά στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, δεν εφαρμόζεται η διάταξη του Κανονισμού της παραπάνω παραγράφου που αφορά το ύψος του πρωραίου εφίστιου φανού. Το ύψος αυτό από το κύριο κατάστρωμα του πλοίου δεν πρέπει να είναι όμως μικρότερο από 6 μέτρα.

ΤΜΗΜΑ II
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 16
Αντοχή σκάφους

1. Η αντοχή του σκάφους των Ο/Γ θεωρείται ικανοποιητική εφόσον το πλοίο κατασκευαστεί ή μετασκευαστεί με βάση τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις ενός από τους Νηογνώμονες, για να εισαχθεί σε κλάση του, ανάλογα με την κατηγορία πλόων.

2. Για τα Ο/Γ πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας τα οποία δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παρ. 1 αυτού του άρθρου, πρέπει να υποβάλλονται στον ΚΕΕΠ σχέδια και μελέτες με τα οποία μπορεί να αποδεικνύεται ότι η αντοχή είναι επαρκής, με βάση τους σχετικούς Κανονισμούς ενός από τους Νηογνώμονες ή την εθνική νομοθεσία.

3. Η υποβολή μελέτης αντοχής στον ΚΕΕΠ δεν είναι υποχρεωτική για πλοία που έχουν κατασκευαστεί με σχέδια εγκεκριμένα από Νηογνώμονα έστω και αν δεν έχουν ενταχθεί σε κλάση του ή έχουν παύσει να την διατηρούν για λόγους που δεν αφορούν την αντοχή , εφόσον έχουν υποβληθεί στον ΚΕΕΠ τα σχετικά σχέδια εγκεκριμένα από το Νηογνώμονα και το πλοίο ανταποκρίνεται σε αυτά.

Άρθρο 17
Αντοχή καταστρώματος οχημάτων

1. Το βάρος ανά τροχό ή ανά άξονα κάθε οχήματος που μεταφέρεται με οχηματαγωγό πλοίο δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο που καθορίζεται από τον ΚΕΕΠ για την αντοχή του καταστρώματος των χώρων οχημάτων.

2. Σε οχηματαγωγά πλοία που είναι ενταγμένα σε κλάση Νηογνώμονα η αντοχή των καταστρωμάτων καθορίζεται από αυτόν. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στον ΚΕΕΠ σχετική βεβαίωση του Νηογνώμονα.

3. Οχηματαγωγά πλοία που ναυπηγούνται ή μετασκευάζονται με σχέδια εγκεκριμένα από Νηογνώμονα και για τα οποία έχει καθοριστεί η αντοχή των καταστρωμάτων οχημάτων από το Νηογνώμονα αυτόν δεν υποχρεούνται να υποβάλλουν στον ΚΕΕΠ μελέτη αντοχής καταστρώματος οχημάτων έστω και εάν μετά την αποπεράτωση της ναυπήγησης ή μετασκευής τα πλοία δεν ενταχθούν σε κλάση του Νηογνώμονα.

4. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις πρέπει να υποβάλλεται στον ΚΕΕΠ μελέτη αντοχής καταστρωμάτων οχημάτων με βάση τους Κανονισμούς ενός Νηογνώμονα, συνοδευόμενη από τα απαραίτητα κατασκευαστικά σχέδια.

5. Η αντοχή του καταστρώματος οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων μπορεί να αυξηθεί με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Με επίθεση ελασμάτων επί του υπάρχοντος καταστρώματος οχημάτων σε τρόπο που να καλύπτεται ολόκληρη η επιφάνειά του.

Στις περιπτώσεις αυτές ως πάχος του ελάσματος του καταστρώματος λαμβάνεται το άθροισμα του υπάρχοντος και του νέου ελάσματος μειωμένο κατά 10% (π.χ. 8ΜΜ+6ΜΜ=14ΜΜ, 14ΜΜ-1.4ΜΜ=12,6ΜΜ τελικό πάχος για τους υπολογισμούς).

(β) Με επίθεση κατά το διάμηκες επί του υπάρχοντος καταστρώματος οχημάτων ελασμάτινων λωρίδων πάχους όχι μικρότερου από 75% του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος και πλάτους όχι μικρότερου από 400 χιλ/στά και όχι μεγαλύτερου από 700 χιλ/στά.

Το πλάτος του ακάλυπτου καταστρώματος, μεταξύ των λωρίδων και μεταξύ λωρίδων και πλευρών του πλοίου δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από το πλάτος των λωρίδων.

Στις περιπτώσεις αυτές αν το πάχος των λωρίδων είναι ίσο με το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος, ως τελικό πάχος ελάσματος για τους υπολογισμούς θα λαμβάνεται το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος αυξημένο κατά 30 %. Εάν το πάχος των λωρίδων είναι το μικρότερο επιτρεπόμενο, δηλαδή 75% του πάχους των ελασμάτων του καταστρώματος , τότε ως τελικό πάχος θα λαμβάνεται για τους υπολογισμούς το πάχος του υπάρχοντος ελάσματος καταστρώματος αυξημένο κατά 20%. Για ενδιάμεσο πάχος λωρίδων η αύξηση του πάχους των ελασμάτων του καταστρώματος λαμβάνεται με γραμμική παρεμβολή.

(γ) Τα ελάσματα επιθέσεως των εδαφίων (α) και (β) αυτής της παραγράφου πρέπει να είναι από ναυπηγήσιμο χάλυβα, να συγκολλούνται περιφερειακά με συνεχή ηλεκτροσυγκόλληση και με διάνοιξη οπών, διαστάσεων 35Χ25 χιλ/στών σε αποστάσεις μεταξύ των κατά το διάμηκες και εγκάρσιο περίπου 300 χιλ/στα, οι οποίες συγκολλούνται περιφερειακά.

(δ) Μετά την παραπάνω αύξηση του πάχους του ελάσματος , η αντοχή του καταστρώματος οχημάτων καθορίζεται σύμφωνα και με την αντοχή των ενισχύσεών του (ζυγά, διαδοκίδες, εγκαρσιώματα κ.λ.π.) η οποία πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του νέου βάρους ανά τροχό ή ανά άξονα.

6. Ευανάγνωστες πινακίδες με το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά τροχό ή ανά άξονα πρέπει να τοποθετούνται σε ευδιάκριτα σημεία στις εισόδους των χώρων οχημάτων.

7. Οι υπεύθυνοι φόρτωσης του πλοίου δεν επιτρέπουν την επιβίβαση των οχημάτων που το βάρος τους, όπως αυτό προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία ή από τις φορτωτικές του, υπερβαίνει την αντοχή του καταστρώματος. Ο έλεγχος του βάρους των οχημάτων αναφορικά με την αντοχή του καταστρώματος δεν απαιτείται στα οχηματαγωγά πλοία που η αντοχή του καταστρώματος υπερβαίνει τους 5 τόνους ανά τροχό ή τους 13 τόνους ανά άξονα.

8. Η φόρτωση ειδικών οχημάτων ασυνήθους κατασκευής και ειδικού προορισμού (ερπυστριοφόρα ή με μεταλλικούς τροχούς οχήματα, χωματουργικά μηχανήματα , ελκυστήρες βαρέως τύπου κ.λ.π.) επιτρέπεται μετά από έγκριση του ΚΕΕΠ.

9. Όταν αναφορικά με την αντοχή του καταστρώματος οχημάτων, το βάρος των οχημάτων έχει καθοριστεί ανά τροχό οι άξονες που έχουν 4 τροχούς θα υπολογίζονται με τρεις τροχούς.

Άρθρο 18
Αποχετεύσεις – θυρίδες εκροής

Στο κατάστρωμα εξάλων των Ο/Γ πλοίων πρέπει να τοποθετούνται αποχετεύσεις εφοδιασμένες κατάλληλα με ανεπίστροφες βαλβίδες όταν προβλέπεται από τους σχετικούς Κανονισμούς της Διεθνούς Σύμβασης «Περί Γραμμών Φορτώσεως» ή θυρίδες εκροής όπως παρακάτω:

(α) Ο/Γ ανοικτού τύπου που εκτελούν πλόες της παραγράφου 2 του άρθρου 12 θυρίδες εκροής σε κάθε πλευρά ολικής διατομής τουλάχιστον:

A=L/80 τετραγωνικά μέτρα όπου:

A = εμβαδόν θυρίδων εκροής σε κάθε πλευρά σε τετραγωνικά μέτρα (m^2)

L = μήκος καταστρώματος οχημάτων σε μέτρα.

Μέρος της διατομής αυτής πρέπει να αποτελείται από ένα τουλάχιστον ευδίαιο (μπούνι) σε κάθε πλευρά, ελάχιστης διαμέτρου 200 χιλ/στών.

Οι παραπάνω ευδίαιοι πρέπει να βρίσκονται στο χαμηλότερο σημείο του χώρου οχημάτων στην έμφορτη διαγωγή του πλοίου και να είναι εφοδιασμένοι με ανεπίστροφες βαλβίδες, τοποθετημένες στο εξωτερικό περίβλημα.

Το κατώτερο άκρο των θυρίδων εκροής πρέπει να βρίσκεται όσο το δυνατό πλησιέστερα στο κατάστρωμα και να είναι εφοδιασμένο με μέσα κλεισίματος (θυρίδες) που να μην επιτρέπουν την εισροή νερών από την θάλασσα.

Στα παραπάνω μέσα κλεισίματος πρέπει να τοποθετούνται γιγγλιμοί (μεντεσέδες) κατασκευασμένοι από υλικό ανθεκτικό στη διάβρωση και να προβλέπεται επαρκής αντοχή μεταξύ πύρων και τριβέα ώστε να επιτυγχάνεται ευκολία και διατήρηση της περιστροφής των θυρίδων. Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση μέσων στερέωσης των θυρίδων.

(β) Στους επί του καταστρώματος εξάλων κλειστούς χώρους οχημάτων των Ο/Γ πλοίων πρέπει να τοποθετούνται αποχετεύσεις σε κάθε πλευρά συνολικής διατομής τουλάχιστον:

A=0.00012 E ή 0.075 τετραγωνικά μέτρα οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο όπου:

A= Εμβαδόν θυρίδων εκροής σε κάθε πλευρά σε τετραγωνικά μέτρα.

E= Καθαρό εμβαδόν χώρου οχημάτων σε τετραγωνικά μέτρα.

Οι παραπάνω αποχετεύσεις πρέπει να είναι ισχυρής κατασκευής, να προστατεύονται με δικτυωτό πλέγμα το οποίο τοποθετείται επί του κυρίου καταστρώματος με τέτοιο τρόπο που να μην επηρεάζει ουσιαστικά την ελάχιστη καθαρή διατομή τους και να είναι εφοδιασμένες με μέσα κλεισίματος, που θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις των διατάξεων του Κανονισμού «περί γραμμών φορτώσεως πλοίων» που ισχύει κάθε φορά.

Οι αποχετεύσεις πρέπει να τοποθετούνται σε σημεία του καταστρώματος που να προστατεύονται από φυσικό εμπόδιο ώστε να μην είναι δυνατή η κάλυψή τους από τους τροχούς των οχημάτων, από μεταφερόμενα χύμα εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα. Σε περιπτώσεις που προβλέπεται η τοποθέτηση χειριστηρίων των μέσων κλεισίματος των αποχετεύσεων, αυτά πρέπει να είναι εύκολα προσιτά σε όλες τις καταστάσεις φόρτου από τα μέλη του πληρώματος, να φέρουν ένδειξη πότε είναι ανοικτά και πότε κλειστά και να είναι σημασμένα με κίτρινο χρώμα. Στα πλοία που η τρόπιδα τους τέθηκε ή η μετασκευή τους άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα, τα μέσα κλεισίματος των αποχετεύσεων του καταστρώματος οχημάτων πρέπει να χειρίζονται και από το υπερκείμενο κατάστρωμα.

(γ) Στους χώρους οχημάτων κάτω από το κατάστρωμα

εξάλων, όταν υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση (DRENCHER) εκτός από τα απαιτούμενα από τις ισχύουσες διατάξεις μέσα απάντλησης και αποχέτευσης, απαιτούνται τα αναγκαία μέσα ώστε να αποφεύγεται η συσσώρευση των νερών ραντισμού.

Άρθρο 19
Γραμμές φόρτωσης

1. Στα οχηματαγωγά πλοία εφαρμόζονται οι σχετικές για την κατηγορία των πλόων τους διατάξεις του Κανονισμού «περί γραμμών φορτώσεως πλοίων» όπως ισχύει κάθε φορά.

2. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να χαράσσεται γραμμή φόρτωσης με ύψος εξάλων μικρότερο από αυτό που προκύπτει από την εφαρμογή των απαιτήσεων της παρ. 1 και του συνόλου των απαιτήσεων των άρθρων 20 και 21.

Άρθρο 20
Στεγανή υποδιαίρεση

Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού “περί στεγανής υποδιαίρεσης της ευστάθειας έναντι βλάβης των επιβατηγών πλοίων” που ισχύει κάθε φορά, ανάλογα με την κατηγορία των πλόων τους.

2. Ο συντελεστής στεγανής υποδιαίρεσης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εκτελούν πλόες κατηγοριών VI και VII, λαμβάνεται ίσος με τη μονάδα.

3. Στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου επιτρέπεται η ύπαρξη παραφωτίδων ανοιγόμενου τύπου κάτω από το κύριο κατάστρωμα με τις ακόλουθες προϋποθέσεις :

(α) Το κάτω μέρος των παραφωτίδων δεν θα βρίσκεται χαμηλότερα από 350 χιλιοστά από την έμφορτη ίσαλο υποδιαίρεσης.

(β) Οι παραφωτίδες θα είναι εφοδιασμένες με μεταλλικά εσωτερικά καλύμματα τα οποία πρέπει να κλείνουν υδατοστεγώς εύκολα και αποτελεσματικά.

(γ) Όταν τα πλοία αυτά εκτελούν πλόες έξω από προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές οι παραπάνω παραφωτίδες θα κλείνονται προ του απόπλου.

Άρθρο 21
Ευστάθεια

1. Η ευστάθεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων στην άθικτη κατάσταση, πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Κανονισμού “περί ευσταθείας επιβατηγών πλοίων” που ισχύει κάθε φορά, για την αντίστοιχη κατηγορία πλόων.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες κατηγοριών V, VI και VII δεν απαιτείται η εκπόνηση και υποβολή των καμπυλών ευσταθείας (CROSS CURVES).

3. Η ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων όλων των κατηγοριών, πρέπει να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του Κανονισμού ''περί στεγανής υποδιαιρέσεως και της ευσταθείας έναντι βλάβης των επιβατηγών πλοίων'', που ισχύει κάθε φορά.

4. Ο Κ.Ε.Ε.Π μπορεί να απαλλάξει επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο ανοικτού τύπου από την υποχρέωση υποβολής μελέτης ευστάθειας έναντι βλάβης, εφόσον πεισθεί ότι μετά την κατάκλυση οποιουδήποτε διαμερίσματος το μετακεντρικό ύψος παραμένει θετικό και το πλοίο δεν παρουσιάζει περιπτώσεις ασύμμετρης κατάκλυσης.

Άρθρο 22
Καταπέλτες

Οι καταπέλτες αποεπιβίβασης των οχημάτων των πλοίων τα οποία εκτελούν πλόες εσωτερικού εκτός από τοπικούς και υπάγονται στο Κεφάλαιο αυτό, πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Να χειρίζονται με υδραυλικό ή άλλο ισοδύναμο σύστημα εγκεκριμένο από τον ΚΕΕΠ και να ασφαλίζονται στη θέση «ΚΛΕΙΣΤΟΣ''.

2. Για λόγους αποφυγής καθυστερήσεων στην ολοκλήρωση των ταξιδιών των δρομολογιακών πλοίων θα διατίθεται επιπρόσθετα βοηθητικό σύστημα χειρισμού ικανό να χειρίζεται τον καταπέλτη σε περίπτωση βλάβης του κυρίου συστήματος. Το βοηθητικό σύστημα μπορεί να είναι μηχανοκίνητο ή χειροκίνητο ή ηλεκτροκίνητο (είτε από κύριο πίνακα είτε από πίνακα ανάγκης) ή υδραυλικό ή συνδυασμός αυτών.

3. Το κύριο και το βοηθητικό σύστημα χειρισμού του καταπέλτη διατάσσονται έτσι, ώστε βλάβη του ενός από αυτά να μην θέτει το άλλο εκτός λειτουργίας.

4. Όταν το κύριο σύστημα χειρισμού του καταπέλτη περιλαμβάνει δύο ή περισσότερες όμοιες μονάδες ισχύος, δεν απαιτείται η ύπαρξη βοηθητικού συστήματος υπό την προϋπόθεση ότι:

(α) Η κάθε μία από τις μονάδες ισχύος εξασφαλίζει αυτόνομα αποτελεσματικό χειρισμό του καταπέλτη.

(β) Το κύριο σύστημα είναι έτσι διευθετημένο ώστε μετά από μία και μόνο βλάβη στο σύστημα σωληνώσεων αυτού ή σε μία από τις μονάδες ισχύος, η βλάβη να μπορεί να απομονωθεί έτσι ώστε η δυνατότητα χειρισμού του καταπέλτη να μπορεί να διατηρηθεί ή γρήγορα να διορθωθεί.

5. Στους κλειστούς χώρους οχημάτων οι καταπέλτες να ασφαλίζονται περιφερειακώς και να είναι εφοδιασμένοι με ενδείκτη στην γέφυρα που να δείχνει ότι ο καταπέλτης είναι κλειστός.

6. Να είναι αντοχής τουλάχιστον ισοδύναμης με την αντοχή της αντίστοιχης περιοχής του πλοίου και επαρκούς αντοχής για την διέλευση των οχημάτων.

7. Τα αντίστοιχα ανοίγματα του σκάφους πρέπει να έχουν ανάλογες ισοδύναμες ενισχύσεις.

8. Όλοι οι καταπέλτες πρέπει να κλείνουν καιροστεγώς.

9. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου εφόσον υπάρχει καταπέλτης στην πλώρη, πρέπει να υπάρχει και θύρα. Τόσον ο καταπέλτης όσο και η θύρα πρέπει να είναι εξ ανθεκτικού υλικού, καιροστεγείς και ασφαλείς.

10. Στα οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, εσωτερικά του καταπέλτη , πρέπει να υπάρχει θύρα ασφαλείας ύψους τουλάχιστον 1,20 μέτρα εγκεκριμένη από τον Κ.Ε.Ε.Π., σκοπός της οποίας είναι η παρεμπόδιση εισόδου θαλασσινού νερού μέσα στο χώρο οχημάτων σε περίπτωση θραύσης ή απώλειας του καταπέλτη.

11. Η ασφάλιση του καταπέλτη και της θύρας ασφαλείας, πρέπει να γίνεται πριν τον απόπλου του πλοίου με ευθύνη του Πλοιάρχου.

Άρθρο 23
Θύρες και δίοδοι επικοινωνίας

1. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου.

(α) Εφόσον υπάρχει δίοδος επικοινωνίας μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων και του χώρου μηχανών η θύρα πρέπει να είναι στεγανή και να έχει κατώφλι ύψους τουλάχιστον 610 χιλιοστών.

Από το χώρο μηχανών θα υπάρχει μία ακόμη δίοδος διαφυγής έξω από το χώρο στάθμευσης των οχημάτων Η διαφυγή αυτή μπορεί να είναι κατακόρυφη.

(β) Το ύψος των κατωφλίων των καθόδων που οδηγούν από το κατάστρωμα των πλευρικών διαδρόμων προς το μηχανοστάσιο ή άλλους χώρους του πλοίου κάτω από αυ-

τό , πρέπει να είναι τουλάχιστον 380 χιλιοστά, οι δε θύρες θα είναι μεταλλικές.

(γ) Σε πλοία που η τρόπιδά τους τέθηκε ή η μετασκευή σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα και διαθέτουν χώρους ενδιαίτησης κάτω από το κατάστρωμα οχημάτων, η πρόσβαση σε αυτούς πρέπει να είναι ανεξάρτητη του χώρου οχημάτων.

Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου το ύψος των κατωφλίων των θυρών ή καθόδων που οδηγούν από τους κλειστούς χώρους οχημάτων σε άλλους χώρους του πλοίου του αυτού καταστρώματος ή κάτω από αυτό πρέπει να είναι τουλάχιστον 380 χιλιοστά. Οι θύρες αυτές κατά τη διάρκεια του πλου πρέπει να παραμένουν κλειστές.

Άρθρο 24
Επέκταση πρωραίου διαφράγματος συγκρούσεως

1. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου το πρωραίο στεγανό συγκρούσεως πρέπει να επεκτείνεται στεγανά μέχρι το κατάστρωμα, αμέσως επάνω από το κατάστρωμα των στεγανών διαφραγμάτων.

2. Στα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου εσωτερικών πλόων που έχουν πρωραίο καταπέλτη, δεν απαιτείται η επέκταση του πρωραίου στεγανού συγκρούσεως επάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, εφόσον μετά την κατάκλυση της πρωραίας δεξαμενής ζυγοσταθμίσεως, τα έξαλα που παραμένουν στο πρωραίο άκρο της γραμμής ορίου βυθίσεως είναι μεγαλύτερα από αυτά που απαιτούνται στο μέσο του πλοίου από τη Διεθνή Σύμβαση «Περί Γραμμών Φορτώσεως» που ισχύει κάθε φορά και που καθορίζονται από τα γεωμετρικά του στοιχεία.

Άρθρο 25
Αριθμός προωστηρίων μηχανών

1. Τα Ε/Γ-Ο/Γ πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του Κανονισμού «περί αριθμού των προωστηρίων μηχανών και ελικοφόρων αξόνων των επιβατηγών πλοίων» που ισχύει κάθε φορά.

2. Τα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού της προηγούμενης παραγράφου Ε/Γ-Ο/Γ των οποίων η τρόπιδα τέθηκε ή η μετασκευή τους σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα, πρέπει να φέρουν δύο προωστήριες μηχανές που θα κινούν ισάριθμους ελικοφόρους άξονες, ανεξάρτητα από τον τύπο των προωστηρίων μηχανών.

3. Τα οχηματαγωγά πλοία κλειστού τύπου των οποίων η τρόπιδα τέθηκε ή η μετασκευή τους σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα και έχουν μήκος μεταξύ των καθέτων μεγαλύτερο των 75 μέτρων, έχουν την υποχρέωση να έχουν πρωραία έλικα διεύθυνσης (bow thruster).

Άρθρο 26
Αερισμός χώρου οχημάτων – μηχανοστασίου

1. Οι κλειστοί χώροι οχημάτων πρέπει να διαθέτουν εγκαταστάσεις τεχνητού αερισμού οι οποίες να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

(α) Ικανότητα ενέργειας δέκα (10) τουλάχιστον εναλλαγών αέρα την ώρα, του χώρου υπολογιζόμενου κενού.

(β) Ανεξάρτητη λειτουργία από άλλες εγκαταστάσεις αερισμού.

(γ) Ικανότητα λειτουργίας κατά τρόπο που να αποφεύγεται η δημιουργία θυλάκων αέρα.

(δ) Ύπαρξη συστήματος για την σήμανση στη γέφυρα οποιασδήποτε διακοπής λειτουργίας της εγκατάστασης αερισμού του χώρου οχημάτων καθώς και ύπαρξη γενικού διακόπτη για τη διακοπή της λειτουργίας όλων των ανεμιστήρων – εξαεριστήρων του χώρου οχημάτων, ο οποίος πρέπει να βρίσκεται έξω από το χώρο αυτό.

(ε) Στα οχηματαγωγά πλοία που η τρόπιδα τους τέθηκε ή η μετασκευή σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα, η όλη εγκατάσταση αερισμού – εξαερισμού (κινητήρες, διακόπτες που βρίσκονται μέσα στο χώρο οχημάτων, ηλεκτρολογική εγκατάσταση κ.λ.π.) πρέπει να είναι στεγανού τύπου. Σε περίπτωση μεταφοράς οχημάτων στα οποία είναι πιθανή η δημιουργία και συγκέντρωση εκρηκτικών ατμών, όλος ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός, που μπορεί να αποτελέσει πηγή ανάφλεξης εύφλεκτων ατμών, θα εγκαθίσταται σε ύψος τουλάχιστον 0,45 μέτρων πάνω από το κατάστρωμα ή πλατφόρμα οχημάτων.

Σε περίπτωση που ο ανωτέρω ηλεκτρολογικός εξοπλισμός είναι ανάγκη για λόγους ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου να εγκατασταθεί σε ύψος μικρότερο των 0,45 μέτρων, ο εξοπλισμός αυτός θα είναι εγκεκριμένου τύπου για χρήση σε εκρηκτικά μίγματα βενζίνης – αέρα.

2. Το σύστημα αερισμού πρέπει να είναι πλήρως διαχωρισμένο από τα λοιπά συστήματα αερισμού του πλοίου και να λειτουργεί συνεχώς όταν βρίσκονται οχήματα σ΄ αυτούς τους χώρους.

3. Οι χώροι μηχανοστασίου – λεβητοστασίου και ηλεκτροστασίου πρέπει να αερίζονται με τεχνητό αερισμό που να επιτυγχάνει 30 εναλλαγές αέρα την ώρα, του χώρου υπολογιζόμενου κενού και χωρίς να υπολογίζεται η ποσότητα του αέρα που καταναλώνουν οι προωστήριες μηχανές και οι ηλεκτρομηχανές.

4. Ο αέρας πρέπει να κατανέμεται ομοιόμορφα σε όλο το χώρο σε τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται θύλακες λιμνάζοντα αέρα. Οι σχετικοί ανεμιστήρες και εξαεριστήρες πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με σύστημα διακοπής της λειτουργίας τους, που να βρίσκεται έξω από το χώρο μηχανών σε εύκολα προσιτή θέση.

5. Οι υπόλοιποι χώροι του πλοίου πρέπει να αερίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν κάθε φορά στον τομέα αυτό.

6. Όλοι οι αεραγωγοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με αεροφράκτες (DAMPERS), που να χειρίζονται έξω από τους χώρους που εξυπηρετούν.

7. Οι αγωγοί αερισμού, περιλαμβανομένων των αεροφρακτών, πρέπει να είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα και η διάταξή τους να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του ΚΕΕΠ.

Άρθρο 27
Προϋποθέσεις λειτουργίας ψυκτικών μηχανημάτων

Η λειτουργία των ψυκτικών μηχανημάτων των αυτοκινήτων ψυγείων ή εμπορευματοκιβωτίων (CONTAINERS), στους κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων κατά την διάρκεια του πλου, επιτρέπεται, εφόσον είναι απαραίτητη, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Οι ψυκτικές εγκαταστάσεις των οχημάτων ή εμπορευματοκιβωτίων τροφοδοτούνται από το πλευρικό κύκλωμα του πλοίου με στεγανούς ή αντιεκρηκτικούς ρευματολήπτες, ή

(β) Υπάρχει οποιοδήποτε άλλο σύστημα που κατά την κρίση του ΚΕΕΠ και ύστερα από έλεγχο των σχετικών στοιχείων παρέχει ισοδύναμο βαθμό ασφαλείας.

Άρθρο 28
Πυροσβεστικά μέσα και πυρίμαχη προστασία

1. Στα οχηματαγωγά πλοία , εκτός εκείνων που εκτελούν διεθνείς πλόες, εφαρμόζονται οι διατάξεις των κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά για την πυρίμαχη προστασία και τα πυροσβεστικά μέσα των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων, ανάλογα με το είδος του οχηματαγωγού (φορτηγό ή επιβατηγό).

Στα Ο/Γ διεθνών πλόων εφαρμόζονται οι διατάξεις της Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ και, όπου αυτές αναθέτουν ρητά την ρύθμιση θεμάτων στην Αρχή της χώρας μέλους της σύμβασης, οι σχετικές διατάξεις του παρόντος Κανονισμού.

2. Ειδικά για κλειστούς χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγρ. 3 του παρόντος άρθρου, απαιτούνται συμπληρωματικά από τα παραπάνω τα ακόλουθα:

(α) Σε κάθε χώρο οχημάτων επί του καταστρώματος εξάλων δύο μέσα διαφυγής.

(β) Δύο επίσης μέσα διαφυγής από κάθε χώρο οχημάτων που βρίσκεται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, ένα τουλάχιστον από τα οποία θα είναι ανεξάρτητο από στεγανές θύρες.

Ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιτρέψει να υπάρχει ένα μόνο μέσο διαφυγής από τους χώρους οχημάτων που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση, τη θέση και το μέγεθος του χώρου.

(γ) Το ένα τουλάχιστον από τα μέσα διαφυγής των εδαφίων (α) και (β) αυτής της παραγράφου θα είναι μια πυρίμαχη προστατευμένη και περιφραγμένη κλίμακα, η οποία θα εξασφαλίζει συνεχή προστασία από τη φωτιά μέχρι το κατάστρωμα επιβίβασης στα σωστικά μέσα του πλοίου.

Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται σε χώρους οχημάτων που βρίσκονται κάτω από το κατάστρωμα εξάλων, στους οποίους δεν έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

(δ) Τα μέσα διαφυγής πρέπει να βρίσκονται στη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ τους και το πλάτος των κλιμάκων δεν θα είναι μικρότερο από 70 εκατοστά.

Ένα από αυτά τα μέσα διαφυγής μπορεί να είναι κατακόρυφη κλίμακα.

Οι ανελκυστήρες δεν θεωρούνται μέσα διαφυγής.

(ε) Για τον προσδιορισμό της τιμής αντοχής, κατά της πυρκαϊάς των καταστρωμάτων και διαφραγμάτων με τα οποία χωρίζονται οι χώροι οχημάτων μεταξύ τους και με άλλους χώρους του πλοίου, οι χώροι οχημάτων λογίζονται ως χώροι φορτίου.

Στα πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις της Δ.Σ.ΠΑΑΖΕΘ/74 (SOLAS 74) ή των τροποποιήσεων αυτής, οι χώροι οχημάτων λογίζονται ως ''χώροι ειδικής κατηγορίας'' ή ως ''χώροι φορτίου προοριζόμενοι για μεταφορά οχημάτων'' , όπως ορίζονται στη ΔΣ, ανάλογα με τη χρήση και τον προορισμό τους.

Όπου η υποδιαίρεση των χώρων οχημάτων με κατακόρυφες κύριες ζώνες δεν είναι πρακτικά δυνατή, πρέπει να προβλέπεται ισοδύναμη προστασία , βασιζόμενη στην κατασκευή οριζοντίων ζωνών ικανών να ελέγχουν και να περιορίζουν την πυρκαϊά, και στην εγκατάσταση ενός αποτελεσματικού μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς. Η δημιουργούμενη από την οριζόντια υποδιαίρεση ζώνη , μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα από ένα καταστρώματα οχημάτων με την προϋπόθεση ότι το ύψος της δεν θα είναι μεγαλύτερο από 10 μέτρα.

Καταστρώματα που χωρίζουν οριζόντιες ζώνες από άποψη πυρίμαχης προστασίας πρέπει να είναι κλάσης τουλάχιστον Αναγνωρισμένου Οργανισμού (Α.0.).

(στ) Μέσα στο χώρο οχημάτων πρέπει να υπάρχουν :

(ι) Μόνιμο σύστημα αυτόματης ανίχνευσης και αναγγελίας πυρκαϊάς με ενδείκτη (οπτικής και ακουστικής σήμανσης) στη γέφυρα.

(ιι) Επαρκής αριθμός χειροκίνητων αναγγελτήρων πυρκαϊάς από τους οποίους ο ένας θα είναι τοποθετημένος κοντά στην είσοδο και έξοδο του χώρου οχημάτων.

(ιιι) Μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση (DRENCHER) που να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(1) Οι κεφαλές ραντισμού του συστήματος πρέπει να είναι ανοικτού τύπου και κατασκευασμένες με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός διασκορπισμός του νερού μέσα στους χώρους τους οποίους προστατεύουν.

Το σύστημα θα έχει την ικανότητα παροχής 3,5 λίτρων νερού στο τετραγωνικό μέτρο και σε ένα πρώτο λεπτό, για χώρους με ύψος όχι μεγαλύτερο των 2,5 μέτρων και 5 λίτρων τουλάχιστον στο τετραγωνικό μέτρο και σε ένα πρώτο λεπτό όταν το ύψος υπερβαίνει τα 2,5 μέτρα.

(2) Η πίεση του νερού πρέπει να είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζεται ικανοποιητικός διασκορπισμός αυτού.

(3) Το σύστημα πρέπει να καλύπτει ολόκληρο το πλάτος του καταστρώματος οχημάτων και μπορεί να διαιρείται σε ζώνες μήκους όχι μικρότερου των 20 μέτρων.

Στις περιπτώσεις που το κατάστρωμα του χώρου οχημάτων υποδιαιρείται κατά το διάμηκες με φρακτές, κλάσης τουλάχιστον Α0 ή περιφράγματα κλιμακοστασίων, ή άλλων χώρων, το πλάτος των ζωνών μπορεί να είναι από την πλευρά του πλοίου μέχρι την διαμήκη φρακτή ή το περίφραγμα.

(4) Τα επιστόμια χειρισμού των ζωνών του συστήματος πρέπει να τοποθετούνται σε θέση εύκολα προσιτή που μπορεί να συνορεύει με τον υπό την προστασία χώρο, αλλά έξω από αυτόν , ώστε πυρκαϊά που θα εκδηλωθεί μέσα στον χώρο να μην κάνει απρόσιτο το σταθμό των επιστομίων.

Προς τον σταθμό των επιστομίων χειρισμού του συστήματος πρέπει να προβλέπεται πρόσβαση από το χώρο οχημάτων και από άλλο χώρο. Μέσα στο χώρο των επιστομίων χειρισμού των ζωνών πρέπει να υπάρχει επαρκής αερισμός.

(5) Η τροφοδότηση του συστήματος με νερό πρέπει να επιτυγχάνεται με αντλία ή αντλίες, ανεξάρτητες από τις αντλίες πυρκαϊάς του πλοίου. Οι αντλίες πυρκαϊάς του πλοίου πρέπει να μπορούν να συνδέονται με το σύστημα , με ανεπίστροφη κοχλιωτή βαλβίδα, έτσι ώστε να εμποδίζεται η ροή του νερού προς το δίκτυο πυρκαϊάς όταν τροφοδοτείται το σύστημα.

(6) Οι αντλίες του συστήματος πρέπει να είναι ικανές να τροφοδοτήσουν σε κάθε στιγμή και ταυτόχρονα, επαρκή ποσότητα νερού στην απαιτούμενη πίεση, στις κεφαλές ραντισμού τουλάχιστον δύο μεγαλύτερων συνεχόμενων ζωνών.

Από τη θέση που βρίσκονται τα επιστόμια των ζωνών, πρέπει να προβλέπονται μέσα τηλεχειρισμού των αντλιών.

(7) Ο ΚΕΕΠ μπορεί να επιτρέψει την χρήση οποιουδήποτε άλλου μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς, το οποίο έχει αποδειχθεί ότι μπορεί να ελέγχει το ίδιο αποτελεσματικά και να σβήνει τις πυρκαϊές που πιθανόν να εκδηλωθούν , στους χώρους οχημάτων.

(ζ) Μεταξύ γέφυρας και χώρου οχημάτων πρέπει να εξασφαλίζεται ικανοποιητική επικοινωνία με τηλεφωνική ή μικρο-μεγαφωνική εγκατάσταση αμφίπλευρης συνεννόησης.

(η) Μέσα στους κλειστούς χώρους οχημάτων, πρέπει να ενεργείται αποτελεσματική υπηρεσία περιπολίας όπως αυτή προβλέπεται από τον Κανονισμό ''περί πυροσβεστικών μέσων των πλοίων'' που ισχύει κάθε φορά. Για τα οχηματαγωγά πλοία που δεν υποχρεούνται στη διατήρηση υπηρεσίας περιπολίας, αυτή ενεργείται κατά την κρίση του πλοιάρχου, ανάλογα με την διάρκεια του πλου και το είδος του φορτίου.

(θ) Κάθε κλειστός χώρος οχημάτων πρέπει να διαθέτει τον ακόλουθο πυροσβεστικό εξοπλισμό :

(1) Λήψεις πυρκαϊάς με εύκαμπτους σωλήνες και ακροσωλήνια διπλής χρήσης (προβολής και ραντισμού) κατά τέτοιο τρόπο διατεταγμένες , ώστε τουλάχιστον δύο προ-

βολές νερού , κάθε μια από ένα απλό κομμάτι εύκαμπτου σωλήνα , που δεν προέρχονται από την ίδια λήψη , να μπορούν να φθάσουν σε οποιοδήποτε μέρος του χώρου οχημάτων.

(2) Μία συσκευή παραγωγής μηχανικού αφρού , με δοχείο 20 λίτρων υγρού με την προϋπόθεση ότι δύο (2) τουλάχιστον τέτοιες συσκευές είναι διαθέσιμες στο πλοίο , για χρήση στους χώρους αυτούς.

(3) Φορητούς πυροσβεστήρες εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλους για την κατάσβεση πυρκαϊών που προέρχονται από ηλεκτρική πηγή ή υγρά καύσιμα, κατανεμημένους έτσι ώστε ένας πυροσβεστήρας να αντιστοιχεί σε 125 τετραγωνικά μέτρα (m^2). Δύο από τους πυροσβεστήρες αυτούς πρέπει να είναι τοποθετημένοι κοντά στην είσοδο και έξοδο των οχημάτων.

3. Στους κλειστούς χώρους οχημάτων των φορτηγών οχηματαγωγών πλοίων ή των επιβατηγών οχηματαγωγών κλειστού τύπου που μεταφέρουν μόνο οδηγούς και συνοδηγούς, πρόσθετα από αυτά που προβλέπονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου απαιτούνται τα ακόλουθα:

(α) Μέσα στο χώρο οχημάτων πρέπει να υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με αέριο , που να πληροί τις απαιτήσεις για χώρους φορτίου της Διεθνούς Σύμβασης ''περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση'' που ισχύει κάθε φορά.

(β) Αντί του μόνιμου συστήματος κατάσβεσης πυρκαϊάς του παραπάνω εδαφίου, μπορεί να υπάρχει μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με ραντισμό νερού υπό πίεση, που να πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (στ) (ιιι) αυτού του άρθρου ή μόνιμο σύστημα κατάσβεσης πυρκαϊάς με αφρό υψηλής εκτόνωσης, εφόσον με το σύστημα αυτό παρέχεται ισοδύναμη προστασία κατά της πυρκαϊάς.

(γ) Μέσα στους χώρους οχημάτων πρέπει να υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες οι οποίοι να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (θ) (3) αυτού του άρθρου.

4. Στους χώρους οχημάτων των οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου, απαιτούνται για την καταπολέμηση της πυρκαϊάς τα ακόλουθα:

(α) Λήψεις πυρκαϊάς επαρκείς σε αριθμό, ώστε τουλάχιστον δύο προβολές νερού, από διαφορετικές λήψεις, να μπορούν να φθάσουν σε οποιοδήποτε σημείο του χώρου οχημάτων.

(β) Φορητούς πυροσβεστήρες οι οποίοι να πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 (θ) (3) αυτού του άρθρου και σε αριθμό που να αντιστοιχεί ένας σε κάθε 80 τετραγωνικά μέτρα (m^2) επιφανείας του καταστρώματος οχημάτων.

5. Σε κλειστούς χώρους οχημάτων επιβατηγών πλοίων που δεν είναι χαρακτηρισμένα οχηματαγωγά, εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 αυτού του άρθρου.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΠΛΟΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΟΙΚΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΕΞΩ ΑΠΟ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΕΣ Ή ΕΙΔΙΚΑ Ή ΕΠΟΧΙΑΚΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Άρθρο 29

Προϋποθέσεις εκτέλεσης πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου έξω από προστατευμένες ή ειδικά ή εποχιακά προστατευμένες περιοχές ή πάνω από την κατηγορία τους κατά την Οδηγία 98/18/ΕΚ

1. Η εκτέλεση πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου έξω από προστατευμένες περιοχές επιτρέπεται μόνο όταν τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται ως φορτηγά οχηματαγωγά που μεταφέρουν το πολύ 12 οδηγούς.

2. Αντοχή σκάφους.

(α) Η αντοχή του σκάφους για την εκτέλεση τέτοιων πλόων πρέπει να ικανοποιεί τις απαιτήσεις των διατάξεων που ισχύουν κάθε φορά και να αποδεικνύεται με την υποβολή στον ΚΕΕΠ των απαιτούμενων σχεδίων και μελετών.

(β) Πλοία εντεταγμένα σε κλάση νηογνώμονα ή κατασκευασμένα με σχέδια εγκεκριμένα από νηογνώμονα, έστω και αν δεν έχουν ενταχθεί στην κλάση του ή έχουν παύσει να διατηρούν την κλάση του για αίτια που δεν αφορούν την αντοχή τους, δεν υποχρεούνται να υποβάλλουν στον ΚΕΕΠ μελέτη αντοχής, εφόσον εκτελούν την κατηγορία των πλόων που αναφέρεται στην κλάση τους ή για την οποία έχουν εγκριθεί τα σχέδιά τους θεωρημένα αντίγραφα των οποίων πρέπει να έχουν υποβληθεί στον ΚΕΕΠ, και το πλοίο ανταποκρίνεται προς αυτά.

3. Αποχέτευση – θυρίδες εκροής.

(α) Οι θυρίδες εκροής σε κάθε πλευρά θα έχουν συνολική διατομή τουλάχιστον:

A= L/30 τετραγωνικά μέτρα, όπου:

L = μήκος καταστρώματος οχημάτων σε μέτρα .

Τα παραπάνω ανοίγματα πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατό πιο κοντά στο κατάστρωμα να είναι κατανεμημένα έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η πληρέστερη εξαγωγή των νερών και να είναι εφοδιασμένα με μέσα κλεισίματος [που να μην επιτρέπουν την εισαγωγή νερών από την θάλασσα.

Τα κλεισίματα αυτά πρέπει να είναι τέτοιας κατασκευής ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική λειτουργία τους σε κάθε περίπτωση.

(β) Εκτός από τα παραπάνω ανοίγματα, πρέπει να κατασκευάζονται ευδίαιοι (μπούνια), ένας τουλάχιστον σε κάθε πλευρά, όχι μικρότερης διαμέτρου από 150 χιλιοστά.

Η θέση των ευδιαίων αυτών πρέπει να βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο του χώρου οχημάτων στην έμφορτη διαγωγή του πλοίου.Οι ευδίαιοι αυτοί πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανεπίστροφη βαλβίδα στην πλευρά του σκάφους, να είναι ισχυρής κατασκευής και να προστατεύονται με δικτυωτό πλέγμα το οποίο τοποθετείται στο κατάστρωμα και δεν θα επηρεάζει ουσιαστικά την καθαρή διατομή των οχετών.

4. Γραμμές φόρτωσης - Ύψος πρώρας.

(α) Στα πλοία της κατηγορίας αυτού του κεφαλαίου εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διατάξεις του Κανονισμού 'Περί γραμμών φορτώσεως πλοίων εκτελούντων πλόες εσωτερικού που ισχύει κάθε φορά.

(β) Εκτός των παραπάνω μπορούν να εφαρμοστούν και οι επόμενες εναλλακτικές διατάξεις για το απαιτούμενο ύψος στην πρωραία κάθετο:

(ι) Σε απόσταση τουλάχιστον 0,05 του μήκους μεταξύ των καθέτων του πλοίου, που μετράται από την πρωραία κάθετο, μπορεί να τοποθετηθεί δεύτερη θύρα καιροστεγούς τύπου.

Για το τμήμα του χώρου οχημάτων, μεταξύ καταπέλτη και δεύτερης θύρας πρέπει να προβλέπονται μέσα κλεισίματος της οροφής κατά τον πλου, καιροστεγούς τύπου.

(ιι) Η απόσταση της οροφής του παραπάνω χώρου από την ίσαλο θέρους στην πρωραία κάθετο δεν πρέπει να είναι μικρότερη από αυτή που προβλέπεται από τις αντίστοιχες διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης «Περί Γραμμών Φορτώσεως 1966».

(ιιι) Στον παραπάνω κλειστό κατά την διάρκεια του πλου, χώρο του πρόστεγου, πρέπει να προβλέπονται μέσα απάντλησης των νερών, με σωλήνα διαμέτρου όχι μικρότερης των 50 χιλιοστών.

Ο σωλήνας αυτός θα είναι συνδεδεμένος δια μέσου επι-

στομίων και φίλτρων με αντλία ικανοποιητικής δυνατότητας απάντλησης νερών.

5. Ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση.

Εφαρμόζονται οι διατάξεις του Κανονισμού «περί ευστάθειας φορτηγών πλοίων» που ισχύει κάθε φορά.

6. Λοιπές απαιτήσεις εκτέλεσης πλόων.

Για την εκτέλεση πλόων εκτός προστατευμένων περιοχών, από οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται ως φορτηγά, πρέπει να ικανοποιούνται και οι ακόλουθες πρόσθετες απαιτήσεις:

(α) Ο πλους εκτελείται εφόσον οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν, στη διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν είναι έντασης πάνω από 6 BEAUFORT. Η απαίτηση αυτή πρέπει να σημειώνεται στο Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) του πλοίου.

(β) Το φορτίο είναι κατανεμημένο, στοιβαγμένο και εχμασμένο επάνω στο κατάστρωμα σύμφωνα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης.

(γ) Καθορίζονται λιμάνια καταφυγής ή ασφαλούς αγκυροβολίας, κατά το μήκος διαδρομής του πλου.

Για την τήρηση των πιο πάνω πρόσθετων απαιτήσεων υπεύθυνος είναι ο πλοίαρχος του πλοίου.

Άρθρο 30
Περιπτώσεις εκτέλεσης εκτάκτων μεμονωμένων πλόων έξω από προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές, οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται ως φορτηγά

Ο ΚΕΕΠ επιτρέπει κατ΄ εξαίρεση την εκτέλεση πλόων εκτός προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών , σε οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου που χρησιμοποιούνται ως φορτηγά και δεν πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 29, εφόσον συντρέχουν οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Δεν προσφέρεται για την εκτέλεση μεταφορών στην περιοχή άλλο κατάλληλο πλοίο ή εναλλακτικό μεταφορικό μέσο ξηράς.

(β) Το πλοίο κρίνεται κατάλληλο από πλευράς κατασκευής και λοιπών χαρακτηριστικών για την συγκεκριμένη περίπτωση.

(γ) Η συνολική διαδρομή του πλου από το αρχικό λιμάνι φόρτωσης μέχρι το τελικό λιμάνι εκφόρτωσης δεν υπερβαίνει τα εξήντα (60) ναυτικά μίλια και το πλοίο δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από δέκα (10) ναυτικά μίλια.

(δ) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν στην διαδρομή του πλου, σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(ε) Εξασφαλίζεται η κατανομή φορτίου, η στοιβασία και η έχμασή του, κατά τους κανόνες της ναυτικής τέχνης και δεν παραβιάζεται το επιτρεπόμενο όριο αντοχής του καταστρώματος.

(στ)Τα σωστικά μέσα του πλοίου είναι ανάλογα του επιχειρούμενου πλου και υπάρχει η δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς.

Άρθρο 31
Εκτέλεση πλόων από οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου εκτός προστατευμένων ή ειδικά ή εποχιακά προστατευμένων περιοχών για δεξαμενισμό ή ετήσια επιθεώρηση

Τα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μέσα σε προστατευμένες περιοχές μπορούν μετά από έγκριση της ΔΕΕΠ να πλέουν χωρίς φορτίο και επιβάτες προς Πειραιά ή άλλες περιοχές για εκτέλεση δεξαμενισμού , ετήσιας επιθεώρησης, διενέργεια επισκευής ή μετασκευής υπό τον όρο ότι θα τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις, που θα ελέγχονται από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές:

(α) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν , στη διαδρομή του πλου , σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(β) Καθορίζεται από τον Πλοίαρχο διαδρομή ώστε σε περίπτωση επιδείνωσης των καιρικών συνθηκών να είναι δυνατή η προσέγγιση του πλοίου σε ασφαλή αγκυροβόλια για προστασία, μέχρι βελτίωσης του καιρού.

(γ) Υπάρχει δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς.

(δ) Το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου δεν απομακρύνεται από τις ακτές περισσότερο από δέκα (10) ναυτικά μίλια, εκτός εάν αυτό δεν είναι φυσικά δυνατό.

Άρθρο 32
Εκτέλεση πλόων οχηματαγωγών πλοίων ανοικτού τύπου από λιμάνια του εσωτερικού σε λιμάνια του εξωτερικού ή μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού

1. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου όταν χρησιμοποιούνται ως φορτηγά και πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 29 μπορούν να εκτελούν πλόες από λιμάνια του εσωτερικού προς λιμάνια του εξωτερικού, εφόσον οι περιοχές εκτέλεσης των πλόων είναι αντίστοιχης έκτασης και χαρακτηριστικών με τον Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο.

2. Οχηματαγωγά πλοία ανοικτού τύπου, προκειμένου να απασχοληθούν ως φορτηγά στο εξωτερικό ή ως επιβατηγά μεταξύ λιμανιών της ιδίας χώρας του εξωτερικού πλην κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των αντίστοιχων κατηγοριών πλόων μεταξύ ελληνικών λιμανιών.

3. Εάν ο πλους μετάβασης από το λιμάνι εσωτερικού προς το λιμάνι εξωτερικού, δεν είναι αντίστοιχης κατηγορίας με τους πλόες που επιτρέπεται να εκτελεί το πλοίο ανάλογα με την κατηγορία του, ο πλους αυτός θα εκτελείται με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Χωρίς φορτίο και επιβάτες.

(β) Οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν ή πρόκειται να επικρατήσουν , στη διαδρομή του πλου , σύμφωνα με το μετεωρολογικό δελτίο της ΕΜΥ δεν θα είναι έντασης μεγαλύτερης των 5 βαθμών της κλίμακας BEAUFORT.

(γ) Λαμβάνονται από τον Πλοίαρχο όλα τα κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή εκτέλεση του συγκεκριμένου πλου.

(δ) Υπάρχει δυνατότητα τηλεπικοινωνιακής επαφής μεταξύ πλοίου και ξηράς ή μεταξύ πλοίου και άλλων πλοίων της περιοχής εκτέλεσης του πλου.

(ε) Τα σωστικά μέσα του πλοίου είναι ανάλογα του επιχειρούμενου πλου για φορτηγά πλοία.

(στ) Πριν από τον απόπλου καθορίζεται από τον πλοίαρχο η διαδρομή του πλου καθώς και τα λιμάνια καταφυγής ή τα ασφαλή αγκυροβόλια.

ΤΜΗΜΑ IV
ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 33
Εξοπλισμός έχμασης

1. Όλα τα οχηματαγωγά πλοία πρέπει να φέρουν μόνιμο και φορητό εξοπλισμό για την έχμαση των οχημάτων που παραλαμβάνουν, ο οποίος πρέπει να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους.

2. Μόνιμος εξοπλισμός.

(α) Σε όλους τους χώρους οχημάτων στους οποίους μπορούν να παραληφθούν φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων πρέπει να υπάρχει μόνιμο σύστημα έχμασης εγκεκριμένο από τον Κ.Ε.Ε.Π. Τα σημεία του συστήματος πρέπει να συντηρούνται από το πλήρωμα και να αντικαθίστανται χωρίς καθυστέρηση με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης σε περίπτωση φθοράς ή ζημίας.

(β) Το είδος, η αντοχή και η θέση των σημείων πρέπει να είναι υπολογισμένα έτσι ώστε να εξυπηρετούνται με ασφάλεια όλα τα φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων.

(γ) Προκειμένου για οχηματαγωγά πλοία που η τρόπιδα τους τέθηκε ή η μετασκευή σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα η απόσταση των σημείων κατά μεν το εγκάρσιο μπορεί να κυμαίνεται από 2,5 έως 3,5 μ., κατά δε το διάμηκες δεν πρέπει να υπερβαίνει στις κατηγορίες Ι, ΙΙ, ΙΙΙ και ΙV τα 2,5 μ. και στις κατηγορίες ΙV, VΙ και VΙΙ τα 3 μ.

Στα υπάρχοντα πλοία, εφ' όσον ο μόνιμος εξοπλισμός που διαθέτουν κρίνεται ότι δεν είναι ικανοποιητικός θα ζητείται η συμπλήρωσή του.

(δ) Η ελάχιστη αντοχή των σημείων αυτών χωρίς μόνιμη παραμόρφωση πρέπει να είναι προκειμένου για οχηματαγωγά πλοία κατηγοριών Ι, ΙΙ, ΙΙΙ και ΙV, δώδεκα (12) τόνοι (120 ΚΝ) και προκειμένου για οχηματαγωγά πλοία κατηγοριών V, VΙ και VΙΙ, έξι (6) τόνοι (60 ΚΝ).

(ε) Σχεδιαγράμματα και αναγκαίες λεπτομέρειες για τη διάταξη και θέση του μόνιμου εξοπλισμού πρέπει να περιέχονται στο Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων.

3. Φορητός εξοπλισμός.

(α) Πρέπει να διατίθεται σε προσιτές θέσεις φορητός εξοπλισμός έχμασης σε αριθμό επαρκή για το 50% του αριθμού των φορτηγών οχημάτων μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων που μπορούν να φορτωθούν στο πλοίο, ώστε να καλύψουν όλο το κατάστρωμα οχημάτων.

(β) Ο φορητός εξοπλισμός περιλαμβάνει συνδέσμους έχμασης (αλυσίδες, συρματόσχοινα, ιμάντες ή άλλα ισοδύναμα μέσα) με αντίστοιχο αριθμό εξαρτημάτων ρύθμισης της τάσης τους (εντατήρες) και κατάλληλων μέσων που εξασφαλίζουν σταθερή αγκίστρωση στις υποδοχές έχμασης του πλοίου και των οχημάτων.

Επιπρόσθετα πρέπει να διατίθενται τάκοι για την εξυπηρέτηση όλων ανεξαιρέτως των οχημάτων που μπορούν να παραληφθούν.

Στα οχηματαγωγά πλοία που μεταφέρουν συνήθως ρυμουλκούμενα οχήματα ή οχήματα μεγάλου μικτού βάρους πρέπει να διατίθεται ανάλογος αριθμός μηχανικών ή υδραυλικών ανυψωτήρων (γρύλων) ή ειδικών υποστηριγμάτων για την κατάλληλη στερέωση των οχημάτων ώστε να αποφεύγονται μεγάλες ταλαντώσεις.

(γ) Ο φορητός εξοπλισμός υπόκειται σε τακτική συντήρηση από το πλήρωμα και αντικαθίστανται χωρίς καθυστέρηση, με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης, όσοι σύνδεσμοι έχμασης, εξαρτήματα και μέσα υφίστανται φθορές ή ζημίες που τα καθιστούν ακατάλληλα.

(δ) Η ελάχιστη αντοχή των συνδέσμων έχμασης, χωρίς μόνιμη παραμόρφωση, πρέπει να είναι, προκειμένου για οχηματαγωγά πλοία που η τρόπιδα τους τέθηκε ή η μετασκευή σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα κατηγοριών Ι, ΙΙ, ΙΙΙ και ΙV, δώδεκα (12) τόνοι (120 ΚΝ) και προκειμένου για οχηματαγωγά πλοία που η τρόπιδά τους τέθηκε ή η μετασκευή σε Ο/Γ άρχισε την 1-9-1988 ή μεταγενέστερα κατηγοριών V, VΙ και VΙΙ, έξι (6) τόνοι (60 ΚΝ).

Στα οχηματαγωγά πλοία που τρόπιδά τους έχει τεθεί ή η μετασκευή τους σε Ο/Γ άρχισε πριν την 01-9-1988 η ελάχιστη αντοχή των συνδέσμων έχμασης, χωρίς μόνιμη παραμόρφωση, μπορεί να είναι μικρότερη των 12 τόνων (120 ΚΝ) και πάντως μέχρι και έξι (6) τόνους (60 ΚΝ), με την προϋπόθεση ότι διατίθεται αριθμός συνδέσμων αναλογικά μεγαλύτερος από αυτόν που προκύπτει από την εφαρμογή της διατάξεως της παραγράφου 3(α) του άρθρου αυτού.

(ε) Ενημερωμένος κατάλογος όλου του φορητού εξοπλισμού έχμασης πρέπει να περιέχεται στο Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης οχημάτων. Ο κατάλογος αυτός δεν θα μεταβάλλεται παρά μόνο ύστερα από έγκριση τον Κ.Ε.Ε.Π.

4. Δοκιμές αντοχής.

(α) Ο μόνιμος και φορητός εξοπλισμός έχμασης υπόκειται σε δοκιμές αντοχής, ως ακολούθως:

(1) Μόνιμος εξοπλισμός.

Τα μόνιμα σημεία έχμασης δοκιμάζονται προς διαπίστωση της συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2(δ) του άρθρου αυτού.

(2) Φορητός εξοπλισμός.

Οι σύνδεσμοι έχμασης δοκιμάζονται προς διαπίστωση της συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3(δ) του άρθρου αυτού, κάθε πέντε χρόνια.

Η δοκιμή γίνεται σε συνδυασμό με τα εξαρτήματα ρύθμισης της τάσης τους, μπορεί δε να γίνεται και σε συνδυασμό με τα σημεία έχμασης του πλοίου ή των οχημάτων.

Παράταση μέχρι ένα χρόνο στο ανωτέρω χρονικό διάστημα μπορεί να χορηγηθεί, εφ' όσον από μακροσκοπική εξέταση των συνδέσμων διαπιστωθεί ότι η κατάστασή τους είναι καλή και δεν υπάρχουν ενδείξεις φθοράς ή παραμόρφωσης.

(β) Μετά την εκτέλεση των παραπάνω δοκιμών εκδίδεται πιστοποιητικό στο οποίο αναγράφεται το φορτίο δοκιμής. Το φορτίο αυτό σημαίνεται με μόνιμο τρόπο στο σύνδεσμο έχμασης.

Το πιστοποιητικό αυτό, με μέριμνα του επικεφαλής των υπευθύνων φόρτωσης, πρέπει να φυλάσσεται σε ειδικό φάκελο του πλοίου μαζί με το εγχειρίδιο που προβλέπεται από το άρθρο 34.

Άρθρο 34
Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων

Η φόρτωση των οχηματαγωγών γίνεται:

(α) σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων με το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένα όλα τα οχηματαγωγά πλοία και

(β) τις ειδικώτερες σχετικές διατάξεις του εκάστοτε ισχύοντος Γενικού Κανονισμού Λιμένος.

2. Το Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων συντάσσεται και υπογράφεται από ναυπηγό, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για το δικαίωμα σύνταξης και υπογραφής σχεδίων, μελετών κλπ. και ελέγχεται από τον Κ.Ε.Ε.Π. ως προς την πληρότητά του σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού. Το εγχειρίδιο πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα :

Εισαγωγή: Χαρακτηριστικά στοιχεία του πλοίου και γενικές παρατηρήσεις για τη σημασία του εγχειριδίου.

Κεφάλαιο Α΄: Εξοπλισμός έχμασης.

Κεφάλαιο Β΄: Σχεδιαγράμματα και οδηγίες στοιβασίας και έχμασης οχημάτων. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

3. Αντίγραφο του εγχειριδίου αυτού παραμένει στον ατομικό φάκελο του πλοίου που τηρείται στον Κ.Ε.Ε.Π.

4. Εφόσον από την εφαρμογή του εγχειριδίου προκύπτει ότι ορισμένα από τα στοιχεία του μπορούν να συμπληρω-

θούν, τροποποιηθούν ή μελετηθούν, ο Πλοίαρχος παρέχει τις αναγκαίες πληροφορίες προς τον συντάκτη για να επιφέρει τις αναγκαίες μεταβολές. Στην περίπτωση αυτή το νέο εγχειρίδιο θα αντικαθιστά το προηγούμενο.

5. Λεπτομέρειες για τη σύνταξη του Εγχειριδίου Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ του Κανονισμού αυτού.

6. Στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων ανοικτού τύπου που εκτελούν πλόες εντός λιμενικής περιοχής (κατά τον ορισμό της οδηγίας 98/18/ΕΚ) συνολικής διαδρομής μέχρι 3 ν.μ. εξασφαλίζεται η δυνατότητα ανοίγματος των θυρών των οχημάτων τουλάχιστον από τη μια πλευρά, με κατασκευαστικό τρόπο ή με άλλο τρόπο εγκεκριμένο από τον ΚΕΕΠ.

ΤΜΗΜΑ V

Φ/Γ-Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΕΧΡΙ 12 ΟΔΗΓΟΥΣ

Άρθρο 35
Ορισμοί

Για τις ανάγκες του κεφαλαίου αυτού και μόνον νοείται:

(α) ''Όχημα'': Κάθε όχημα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των οχημάτων τα οποία μεταφέρονται χωρίς οδηγούς.

(β) ''Οδηγός οχήματος'': Κάθε πρόσωπο που συνδέεται με το μεταφερόμενο όχημα με σχέση οδηγού ή συνοδηγού ή συνοδού φορτίου. Σ' αυτόν τον ορισμό δεν συμπεριλαμβάνονται οι οδηγοί επιβατηγών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης , έστω και αν είναι κάτοχοι επαγγελματικής αδείας οδηγού.

(γ) ''Επιβαίνοντες'': Ο Πλοίαρχος, το πλήρωμα, οι επιβάτες, οι οδηγοί, συνοδηγοί και συνοδοί φορτίου.

Άρθρο 36
Εφαρμογή

Οι διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού εφαρμόζονται στα φορτηγά οχηματαγωγά πλοία που μπορούν να παραλαμβάνουν μέχρι 12 οδηγούς.

Άρθρο 37
Στοιχεία που υποβάλλονται

Για την κατασκευή ή μετασκευή των πλοίων αυτού του Κεφαλαίου τα στοιχεία που πρέπει να υποβάλλονται είναι αυτά που προβλέπονται για τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία εκτός από τους υπολογισμούς της στεγανής υποδιαίρεσης και ευσταθείας έναντι βλάβης.

Άρθρο 38
Μεταφορά μέχρι 12 οδηγών

Φορτηγά οχηματαγωγά πλοία, μπορούν να παραλαμβάνουν μέχρι 12 οδηγούς των οχημάτων που μεταφέρονται με αυτά, εφόσον πληρούν τις διατάξεις αυτού του Κεφαλαίου.

2. Ο αριθμός των οδηγών που μπορούν να επιβιβαστούν δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των 12, καθορίζεται από τον ΚΕΕΠ και αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Αξιοπλοίας του πλοίου.

Άρθρο 39
Ενδιαίτηση οδηγών

Τα οχηματαγωγά πλοία αυτού του Κεφαλαίου πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης, που να πληρούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις για την ενδιαίτηση του πληρώματος.

Δεν απαιτούνται κοιτώνες, εφόσον οι πλόες δεν επιβάλουν διανυκτέρευση στο πλοίο των οδηγών και συνοδηγών.

Άρθρο 40
Λοιπές απαιτήσεις

Για τα σωστικά, πυροσβεστικά, τηλεπικοινωνιακά και λοιπά μέσα ασφαλείας καθώς και την ευστάθεια των πλοίων της κατηγορίας αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις των αντίστοιχων Κανονισμών που ισχύουν κάθε φορά για τα φορτηγά πλοία ανάλογα με την κατηγορία των πλόων τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 41
Έλεγχος ξένων πλοίων

Οι διατάξεις του Κανονισμού αυτού, έχουν εφαρμογή και στα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία με ξένη σημαία που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 98/18/ΕΚ και παραλαμβάνουν επιβάτες ή φορτία από ελληνικά λιμάνια.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΚΑΙ ΙΣΟΔΥΝΑΜΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ Ε/Γ ΠΟΥ ΕΜΠΙΠΤΟΥΝ ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 98/18/ΕΚ)

Άρθρο 42
Ορισμοί

Για το μέρος αυτό ισχύουν οι ορισμοί του Π.Δ. 103/99 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998» (Α 110) και οι ορισμοί των άρθρων 1 και 9 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 43
Εφαρμογή

1. Το μέρος αυτό εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών λιμένων και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

2. Στα πλοία αυτά εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του Π.Δ. 103/99 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998» (Α 110) με την επιφύλαξη των παρακάτω παραγράφων του άρθρου αυτού.

3. Για τα πλοία με ελληνική σημαία που υπάγονται στην υποπαράγραφο 3(γ) του άρθρου 6 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΙΙΙ πλην του άρθρου 14 του ΜΕΡΟΥΣ Α του παρόντος διατάγματος.

4. Για τα πλοία με ελληνική σημαία που υπάγονται στην υποπαράγραφο 3(στ) του άρθρου 6 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ και για το χρονικό διάστημα μέχρι συμμορφώσεώς τους με τις απαιτήσεις της Οδηγίας εφαρμόζονται οι απαιτήσεις του ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΙΙΙ του ΜΕΡΟΥΣ Α του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 44
Επέκταση απαιτήσεων

Οι απαιτήσεις του άρθρου 15 του παρόντος διατάγματος εφαρμόζονται και στα πλοία του Μέρους αυτού.

Άρθρο 45
Ισοδύναμες απαιτήσεις της Οδηγίας 94/57/ΕΚ

Σε εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του Π.Δ. 32/97 «Κοινοί κανόνες και πρότυπα για τους Οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22 Νοεμβρίου 1994» (Α 35) οι απαιτήσεις των άρθρων 16 και 17 του πα-

ρόντος διατάγματος εφαρμόζονται και στα πλοία του Μέρους αυτού ως ισοδύναμοι κανόνες.

Άρθρο 46
Πρόσθετες απαιτήσεις ασφάλειας

Σε εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ για τα πλοία του άρθρου 43 του παρόντος διατάγματος, τα οποία εκτελούν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων ισχύουν :

(α) οι απαιτήσεις του άρθρου 22, του παρόντος διατάγματος και

(β) στα μεν οχηματαγωγά πλοία οι απαιτήσεις του άρθρου 25 του παρόντος διατάγματος στα δε λοιπά (μη οχηματαγωγά) επιβατηγά πλοία οι διατάξεις του Κανονισμού 'περί αριθμού των προωστηρίων μηχανών και ελικοφόρων αξόνων των επιβατηγών πλοίων', όπως ισχύει κάθε φορά.

Άρθρο 47
Πρόσθετες απαιτήσεις πυρασφάλειας

Σε εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ τα νέα Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού τύπου Κατηγορίας Γ και Δ και όσα Κατηγορίας Α έχουν θέσει την τρόπιδά τους πριν από την 25-5-1980 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 28 του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 48
Ισοδύναμες απαιτήσεις ασφάλειας

Σε εφαρμογή της παραγράφου 2 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ τα άρθρα 18, 27 και οι παράγραφοι 3, 4, 5, 6, και 7 του άρθρου 26 του παρόντος διατάγματος ισχύουν και στα πλοία του άρθρου 43 του παρόντος διατάγματος ως ισοδύναμες απαιτήσεις προς αυτές του Παραρτήματος Ι της ίδιας οδηγίας.

Άρθρο 49
Εξαιρέσεις νέων Ε/Γ-Ο/Γ κατηγορίας Γ και Δ

1. Σε εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ σε όσα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά κατηγορίας Γ και Δ που εκτελούν στην Ελλάδα πλόες εσωτερικού δεν είναι δυνατή η εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της παραγράφου 1(γ) του Μέρους Β του Κεφαλαίου ΙΙ-1 του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 98/18/ΕΚ περί μεγίστου μοχλοβραχίονα επαναφοράς μπορεί να γίνει εναλλακτικά αποδεκτή από τον ΚΕΕΠ η εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της Παραγράφου 2.3.3 του Κεφαλαίου 2 του Διεθνούς Κώδικα Ταχυπλόων υπό την προϋπόθεση της επιβολής σε αυτά των λειτουργικών περιορισμών της παρακάτω παραγράφου 3.

2. Ο ΚΕΕΠ μπορεί να εξαιρεί επίσης σε εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ όλα τα παραπάνω πλοία κατηγορίας Γ από την απαίτηση για ελάχιστο ύψος πλώρης της Διεθνούς Σύμβασης «Περί Γραμμών Φορτώσεως του 1966» (ICLL1966) υπό την προϋπόθεση της επιβολής σε αυτά των λειτουργικών περιορισμών της παρακάτω παραγράφου 3.

3. Οι λειτουργικοί περιορισμοί επιβάλλονται από τον ΚΕΕΠ σε όσα πλοία εξαιρέθηκαν στα πλαίσια της παραγράφου 1 είτε της παραγράφου 2 του άρθρου αυτού προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας στα πλοία της παραπάνω κατηγορίας με το μέτρο της απαγόρευσης του απόπλου τους κάθε φορά που οι αναμενόμενες να επικρατήσουν καιρικές συνθήκες δύνανται να προκαλέσουν κατάσταση θάλασσας με σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο. Για την απλή εφαρμογή του μέτρου αυτού από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές ο ΚΕΕΠ έχει περιλάβει σε Παράρτημα του Εγχειριδίου Ασφάλειας Ναυσιπλοίας Αρ. 9, και ενημερώνει συνεχώς, τα όρια των ανεμολογικών στοιχείων (ένταση ανέμου στην κλίμακα BEAUFORT που αντιστοιχεί σε διεύθυνση ανέμου) για κάθε γνωστή διαδρομή.

Άρθρο 50
Εξαίρεση από σωσίβιες σχεδίες ανατρεπόμενες ή αυτόματης ανόρθωσης

1. Όλα τα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμανιών μπορούν εναλλακτικά προς τις απαιτήσεις της Οδηγίας 98/18/ΕΚ για σωσίβιες σχεδίες αυτόματης ανόρθωσης ή ανατρεπόμενες, να εφοδιάζονται με σωσίβιες σχεδίες που πληρούν τις απαιτήσεις των Κανονισμών ΙΙΙ/39 ή ΙΙΙ/40 της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 74 όπως τροποποιήθηκε με το π.δ. 126/87 (Α΄ 70).

2. Ειδικώτερα στα υπάρχοντα επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία όσες σωσίβιες σχεδίες πληρούν τις απαιτήσεις των Κανονισμών 15 ή 16 της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 74, όταν αποσύρονται αντικαθίστανται με σωσίβιες σχεδίες οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις των Κανονισμών ΙΙΙ/39 ή ΙΙΙ/40 της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 74 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 126/87 (Α΄ 70).

Άρθρο 51
Εξαίρεση από σωστικά μέσα

Ο ΚΕΕΠ δύναται επίσης, σε εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ, να εξαιρεί:

1. Ολα τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων Κατηγοριών Β, Γ και Δ και δύναται να υπαχθούν παράλληλα σε μία από τις Κατηγορίες V, VI και VII του άρθρου 11 του παρόντος από τις απαιτήσεις του Κανονισμού 2 του Κεφαλαίου ΙΙΙ του Παραρτήματος Ι της Οδηγίας 98/18/ΕΚ που αφορούν στις:

(α) πνευστές σωσίβιες σχεδίες

(β) λέμβους διάσωσης και μέσα καθαίρεσης προδιαγραφών ΠΑΑΖΕΘ.

Το σύνολο των επιβαινόντων καλύπτεται με τις προβλεπόμενες από το Β.Δ. 36/1966 σωσίβιες λέμβους και πλευστικές συσκευές. Εναλλακτικά μπορεί να γίνουν αποδεκτές από τον ΚΕΕΠ ως ισοδύναμες των σωσιβίων λέμβων ισάριθμες σωσίβιες σχεδίες και μία μηχανοκίνητη λέμβος διάσωσης με κατάλληλο μέσο καθαίρεσης.

2. Τα δυναμικώς υποστηριζόμενα σκάφη, που υπάγονται στην υποπαράγραφο 4(β) του άρθρου 6 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ και εκτελούσαν πλόες τοπικούς ή περιορισμένης έκτασης ή μέσα σε προστατευμένες περιοχές μεταξύ ελληνικών λιμανιών προ της εφαρμογής της παραπάνω Οδηγίας εξαιρούνται από τις απαιτήσεις του άρθρου 8.2.1 του Κώδικα Δυναμικώς Υποστηριζομένων Σκαφών. Αντ' αυτού πρέπει να συμμορφώνονται προς τα άρθρα 88 και 89 του Π.Δ.797/81 (ΦΕΚ Α 209/10.8.1981).

Άρθρο 52
Εξαίρεση εποχιακών επιβατηγών πλοίων κατηγορίας Α και Β

Ο ΚΕΕΠ μπορεί να εξαιρεί επίσης σε εφαρμογή της παραγράφου 3 του άρθρου 7 της Οδηγίας 98/18/ΕΚ τα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν το πολύ 49 επιβάτες και εκτελούν πλόες μεταξύ ελληνικών λιμανιών κατά τη θερινή περίοδο, (από 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου), από τις απαιτήσεις της Οδηγίας 98/18/ΕΚ εάν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ελληνικής νομοθεσίας στο σύνολό της.

Άρθρο Δεύτερο
Παραρτήματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος διατάγματος τα ακόλουθα παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΛΟΥ

1.Κριτήρια καθορισμού προστατευμένων περιοχών πλου.

Προστατευμένη περιοχή πλου καθορίζεται εκείνη η οποία συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου, όπως αυτή υπολογίζεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της ετήσιας συχνότητας ανέμων κατά διεύθυνση και ένταση ή με απευθείας μετρήσεις ύψους κύματος, δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 15%.

(β) Η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλου, τα δέκα (10) ν. μίλια.

2. Κριτήρια καθορισμού ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου.

Ειδικά προστατευμένη περιοχή πλου καθορίζεται εκείνη η οποία συγκεντρώνει τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Η ετήσια συχνότητα σημαντικού ύψους κύματος μεγαλύτερου του 1,5 μέτρου, όπως αυτή υπολογίζεται με βάση τα στατιστικά στοιχεία της ετήσιας συχνότητας ανέμων κατά διεύθυνση και ένταση ή με απευθείας μετρήσεις ύψους κύματος, δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 25%.

(β) Η μεγαλύτερη απομάκρυνση από την ακτή, των πλοίων που κινούνται μέσα σε αυτή, δεν υπερβαίνει κατά τη διάρκεια του πλου, τα δέκα (10) ν. μίλια.

3. Συνεχόμενες προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου.

Αν κατά την εκτέλεση του πλου, από το λιμάνι αφετηρίας μέχρι το τελικό, το πλοίο προσεγγίζει σε ενδιάμεσα λιμάνια, οι διαδρομές των οποίων μεταξύ τους έχουν χαρακτηριστεί προστατευμένες ή ειδικά προστατευμένες περιοχές πλου, τότε ολόκληρη η διαδρομή θεωρείται προστατευμένη ή ειδικά προστατευμένη έστω και εάν θεωρούμενη ως ενιαία διαδρομή δεν εμπίπτει στις παραπάνω κατηγορίες.

4. Διαδικασία καθορισμού προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου.

Για τον καθορισμό μιας περιοχής πλου ως προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρ. 1 και 2 αντίστοιχα αυτού του Παραρτήματος, ακολουθείται η παρακάτω διαδικασία :

(α) Η Υδρογραφική Υπηρεσία προσδιορίζει τις διευθύνσεις και εντάσεις ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου στη συγκεκριμένη περιοχή πλου.

(β) Η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία συγκεντρώνει τα στατιστικά ανεμολογικά στοιχεία όσο το δυνατόν περισσοτέρων ετών, όπως αυτά προκύπτουν από τους πλησιέστερους μετεωρολογικούς σταθμούς, ή τυχόν άλλες πηγές οι οποίες κατά την κρίση της αποδίδουν πιστότερα την κατάσταση στη συγκεκριμένη περιοχή πλου. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται σε πίνακα κατά διεύθυνση και ένταση ανέμων.

(γ) Η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ με βάση τα παραπάνω στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας:

(1) υπολογίζει την ετήσια συχνότητα των ανέμων που δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος μεγαλύτερο του 1,5 μέτρου,

(2) εξετάζει αν το πλοίο κατά τη διάρκεια του πλου απομακρύνεται ή όχι από την ακτή περισσότερο από δέκα (10) ν. μίλια, και

(3) εισηγείται ανάλογα το χαρακτηρισμό ή όχι της συγκεκριμένης περιοχής πλου ως προστατευμένης ή ειδικά προστατευμένης.

(δ) Η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ εισηγείται επίσης και για το χαρακτηρισμό προστατευμένων ή ειδικά προστατευμένων περιοχών πλου, σύμφωνα με την παράγραφο 3 αυτού του Παραρτήματος.

Για τον χαρακτηρισμό των εποχιακά προστατευμένων περιοχών (κατά το θέρος ή τον χειμώνα) ακολουθείται η διαδικασία και χρησιμοποιούνται τα κριτήρια των παραπάνω παραγράφων, με την διαφορά ότι, αντί της ετήσιας συχνότητας, χρησιμοποιείται η συχνότητα κατά τη διάρκεια μόνο της εποχής που χαρακτηρίζεται (δηλ. μόνο του θέρους ή μόνο του χειμώνα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Το Παράρτημα αυτό περιέχει κατευθυντήριες οδηγίες για τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει το Εγχειρίδιο Στοιβασίας και Στερέωσης Οχημάτων των Ο/Γ πλοίων, κατά Κεφάλαιο, έτσι ώστε η σύνταξη του να γίνεται κατά ενιαίο τρόπο και η χρησιμοποίησή του να είναι ευχερής από τους υπεύθυνους φόρτωσης.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ .... Ο/Γ ....

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ : ΟΝΟΜΑ : (Αρ. και λιμάνι νηολογίου)

ΤΥΠΟΣ : (Ε/Γ-Ο/Γ ή Φ/Γ-Ο/Γ, ανοικτού ή κλειστού τύπου)

ΔΔΣ ή ΔΣΠ:

Ολική Χωρητικότητα :	Καθαρή χωρητικότητα:
Έτος ναυπήγησης :	Έτος μετασκευής : (αν έχει υποστεί)
Ολικό μήκος :	Ολικό πλάτος :
Μέσο μέγιστο βύθισμα :	D.W. :
Αριθμ. επιβατών χειμώνα :	Αριθμ. επιβατών θέρους:
Αριθμ. Καταστρωμάτων για φορτηγά :	Αριθμ. καταστρωμάτων για μικρά ιδιωτικά οχήματα:
Επιφάνεια σε M^2 του παραπάνω χώρου οχημάτων:	Επιφάνεια σε M^2 του παραπάνω χώρου οχημάτων :
Χωρητικότητα του χώρου οχημάτων σε φορτηγά οχήματα διαστάσεων	Σύστημα μείωσης των διατοιχισμών

Βάρος ανά τροχό ή άξονα κάθε καταστρώματος οχημάτων Πρωραία έλικα χειρισμών

Συνολικό βάρος μεταφερομένων οχημάτων κατά τύπο (π.χ. φορτηγά ..... ΙΧ ....)

ΓΕΝΙΚΑ

1.Το εγχειρίδιο αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ .... και αναφέρεται στους τρόπους φόρτωσης - στοιβασίας και όπου απαιτείται στερέωση των οχημάτων με τα μέσα έχμασης που υπάρχουν στο Ο/Γ ....

Για το σκοπό αυτό έχουν ληφθεί υπόψη οι διαστάσεις του χώρου οχημάτων, ο εξοπλισμός του πλοίου σε μέσα έχμασης, τα χαρακτηριστικά της συμπεριφοράς του πλοίου σε κακοκαιρία και οι ασκούμενες δυνάμεις στα οχήματα, σε συνδυασμό με το είδος των ταξιδιών που εκτελεί το πλοίο και τις σχετικές διατάξεις του ΠΔ ....

2.Η φόρτωση, στοιβασία και στερέωση των οχημάτων στο πλοίο αυτό πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τις οδηγίες που αναφέρονται στα Κεφάλαια που ακολουθούν και σύμφωνα με τις διατάξεις του αναφερθέντος Π. Διατάγματος. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται ο μεγαλύτερος δυνατός βαθμός στερέωσης των οχημάτων και αποφεύγονται ενδεχόμενες μετακινήσεις τους που μπορεί να

δημιουργήσουν ζημιές στα ίδια ή τα παρακείμενα αυτά οχήματα και εγκάρσιες κλίσεις στο πλοίο.

3.Ανεξάρτητα όμως από τ' ανωτέρω, αν ο Πλοίαρχος το κρίνει αναγκαίο, μπορεί να λάβει πρόσθετα μέτρα που υπαγορεύουν η ναυτική τέχνη και εμπειρία και εφόσον σταθμίσει τους πιο κάτω παράγοντες :

(α) Διάρκεια ταξιδιού.

(β) Γεωγραφική περιοχή πλου.

(γ) Αναμενόμενη κατάσταση θάλασσας.

(δ) Μέγεθος, εξοπλισμός και συμπεριφορά του πλοίου σε διάφορες καταστάσεις θάλασσας.

(ε) Τύποι και όγκος των μεταφερομένων οχημάτων.

(στ) Τρόπος φόρτωσης και στοιβασίας των οχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄
Εξοπλισμός έχμασης

1. Σχεδιαγράμματα και λεπτομέρειες για τη διάταξη και θέση του μονίμου εξοπλισμού έχμασης.

Στο κεφάλαιο αυτό αναφέρονται και εικονίζονται ο αριθμός, ο τύπος, το ασφαλές φορτίο εργασίας, και η θέση των μονίμων επί του πλοίου σημείων έχμασης.

Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνονται σε απλά κατά το δυνατόν σχεδιαγράμματα για κάθε συγκεκριμένο χώρο παραλαβής οχημάτων.

2. Θέσεις και χώροι στοιβασίας του φορητού εξοπλισμού έχμασης με σχετικό σχεδιάγραμμα.

Το σχεδιάγραμμα αυτό περιέχει τις θέσεις και τους χώρους στοιβασίας του φορητού εξοπλισμού έχμασης, έτσι ώστε η χρησιμοποίησή του να είναι γρήγορη και εύκολη, και

(α) τις αναγκαίες οδηγίες με σκαριφήματα ή εικόνες για τη χρήση του εξοπλισμού,

(β) χαρακτηριστικές περιπτώσεις.

3. Κατάλογος και στοιχεία του φορητού εξοπλισμού έχμασης με ένδειξη για την αντοχή των διαφόρων συνδέσμων, εξαρτημάτων και μέσων.

Στον κατάλογο αυτό περιέχονται ο αριθμός και ο τύπος των φορητών μέσων έχμασης του πλοίου με χρήσιμες λεπτομέρειες όπως :

(α) Τα στοιχεία των κατασκευαστών εφόσον είναι διαθέσιμα.

(β) Η αντοχή των εντατήρων, γρύλων, σφιγκτήρων κ.λ.π.

(γ) Το ασφαλές φορτίο εργασίας των συνδέσμων και εξαρτημάτων έχμασης (αλυσίδες, συρματόσχοινα, ιμάντες ράβδοι κ.λ.π).

Επίσης περιγράφεται ο τρόπος λειτουργίας τους που συμπληρώνεται ανάλογα, με κατάλληλα σχεδιαγράμματα και σκίτσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄

Σχεδιαγράμματα και οδηγίες στοιβασίας και έχμασης οχημάτων.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις

Στο Κεφάλαιο αυτό περιέχονται :

1. Σχεδιαγράμματα των καταστρωμάτων οχημάτων στα οποία εμφαίνονται τα ακόλουθα:

(α) Ο ωφέλιμος χώρος για τη στοιβασία των οχημάτων.

(β) Τα σημεία ελέγχου των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου (πυροσβεστικά μέσα, χειριστήρια επιστομίων, μηχανισμούς καταπέλτη κ.λ.π.).

2. Σχεδιαγράμματα που δείχνουν τρεις τουλάχιστον χαρακτηριστικές περιπτώσεις στοιβασίας και έχμασης οχημάτων, και εμφαίνονται οι διάδρομοι προσπέλασης μεταξύ οχημάτων και μεταξύ οχημάτων και πλευρών του πλοίου, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις αυτού του Κανονισμού.

Οι τρεις χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι :

(α) Με τον ωφέλιμο χώρο οχημάτων γεμάτο με φορτηγά οχήματα σε τρόπο που να ελαττώνεται στο ελάχιστο η δυνατότητα μετατόπισής τους.

(β) Με τμήμα του χώρου οχημάτων που τα φορτηγά οχήματα είναι στοιβαγμένα με τον τρόπο του παραπάνω εδαφίου και τμήμα που φορτηγά οχήματα έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης κατά το εγκάρσιο ή μεταξύ τους παρεμβάλλοντας Ι.Χ. οχήματα.

(γ) Όταν για τη στοιβασία ακέραιου αριθμού φορτηγών οχημάτων δεν επαρκεί το πλάτος του ωφέλιμου χώρου οχημάτων και μεταξύ του τελευταίου οχήματος και της πλευράς του πλοίου αφήνεται μεγάλο διάστημα.

3. Η έχμαση των οχημάτων θα γίνεται όταν και όπου προβλέπουν οι διατάξεις αυτού του Κανονισμού.

4. Το μέσο πλάτος των φορτηγών θα λαμβάνεται 2,5 μέτρα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Προϋποθέσεις παραμονής επιβατών σε αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα (campers), κατά τον πλου Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων βραχέων διεθνών πλόων κατά την θερινή περίοδο (1η Απριλίου – 31η Οκτωβρίου).

Αυτοκινούμενα ή ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα, που φορτώνονται σε '' ανοικτούς χώρους φορτίου RO-RO'' ή σε εκτεθειμένα στον καιρό καταστρώματα'', όπως ορίζονται στον κανονισμό ΙΙ-2/3 της ΔΣ ΠΑΑΖΕΘ 1974, όπως τροποποιήθηκε, Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με Ελληνική σημαία, που εκτελούν βραχείς διεθνείς πλόες, μπορούν να χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια του πλου και κατά την θερινή περίοδο (1η Απριλίου – 31η Οκτωβρίου).

Για την παραμονή σε αυτά των επιβατών τους, εφόσον, επιπλέον των απαιτήσεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις για μεταφορά οχημάτων με πλοία, τηρούνται και τα ακόλουθα στους χώρους αυτούς :

Καθ΄ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού εξασφαλίζεται συνεχής επιτήρηση του χώρου από εξουσιοδοτημένα και εκπαιδευμένα μέλη του πληρώματος, σύμφωνα με λεπτομερείς οδηγίες του πλοιάρχου. Επιπρόσθετα εξασφαλίζεται τηλεοπτική εποπτεία των χώρων με μηχανές λήψης, κατάλληλα τοποθετημένες που θα παρακολουθούνται από σταθμό ελέγχου του πλοίου μόνιμα επανδρωμένο που βρίσκεται κατά προτίμηση στη γέφυρα.

Η είσοδος και η παραμονή στους χώρους επιτρέπεται μόνον σε άτομα εφοδιασμένα, από την Υπηρεσία του πλοίου, με ειδική άδεια παραμονής.

Προβλέπεται κατάλληλη και επαρκής σήμανση καθοδήγησης προς τις εξόδους, τους σταθμούς

συγκέντρωσης και τα σωστικά μέσα με φωσφορίζοντα σήματα και ενδείξεις. Επίσης σημαίνονται επαρκώς και κατά τον ίδιο τρόπο, οι ισχύουσες απαγορεύσεις, εκ των οποίων βασικές θεωρούνται οι ακόλουθες :

(α) Απαγόρευση του καπνίσματος.

(β) Απαγόρευση λειτουργίας των κινητήρων των οχημάτων.

(γ) Απαγόρευση χρήσης θερμαντικών σωμάτων και εστιών, που μπορεί να προκαλέσουν πυρκαϊά ή έκρηξη.

(δ) Απαγόρευση χρήσης συσκευών υγραερίου.

Εξασφαλίζεται ότι η δεξαμενή καυσίμων των τροχόσπιτων δεν δημιουργεί κινδύνους διαρροής.

Οι χώροι φόρτωσης διατηρούνται στεγνοί και καθαροί και τα καταστρώματα διαθέτουν αντιολισθητική επιφάνεια.

Σε όλους τους χώρους υπάρχει άπλετος φωτισμός. Επίσης εκτός από τον φωτισμό που εξασφαλίζεται από την πηγή ηλεκτρικής ενέργειας ανάγκης, υπάρχει επαρκής αριθμός φωτιστικών σωμάτων με συσσωρευτές τρίωρης τουλάχιστον διάρκειας, αυτόματης ενεργοποίησης, που καλύπτουν τις βασικές ανάγκες κυκλοφορίας και εξόδου από τους χώρους.

Πλησίον των εξόδων διαφυγής, έξω από τους χώρους φόρτωσης των τροχόσπιτων, υπάρχουν ενθέμια με ατομικά σωσίβια που καλύπτουν το σύνολο του μέγιστου αριθμού επιβατών που επιτρέπεται να παραμείνει στο χώρο και επιπλέον 10% παιδικά. Για τον υπολογισμό του πιο πάνω αριθμού σωσιβίων, υπολογίζονται 3 άτομα ανά τροχόσπιτο.

Εφόσον ο χώρος είναι στεγασμένος προβλέπεται μόνιμο σύστημα ραντισμού με νερό (DRENCHER) σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για κλειστούς χώρους οχημάτων Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων.

Υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα αναγγελίας πυρκαϊάς με χειροκίνητους αναγγελτήρες τοποθετημένους σε κατάλληλες θέσεις και οπωσδήποτε σε όλες τις εισόδους και εξόδους του χώρου.

Οι παροχές ηλεκτρικού ρεύματος προς τα τροχόσπιτα, εφόσον υπάρχουν, εξασφαλίζονται με εύκαμπτα ανθυγρά καλώδια ναυτικού τύπου εφοδιασμένα με στεγανούς ρευματοδότες και ρευματολήπτες. Θα προβλέπονται διατάξεις που δεν επιτρέπουν να σύρονται τα καλώδια επί του καταστρώματος ή να δημιουργούν προβλήματα ασφαλούς κυκλοφορίας.

Οι χώροι φόρτωσης των τροχόσπιτων διαθέτουν επαρκή ανοίγματα, που εξασφαλίζουν συνεχή κυκλοφορία αέρα, καθ΄ όλη τη διάρκεια του ταξιδιού. Ειδικότερα οι χώροι αυτοί είναι ανοικτοί προς την πρύμνη και διαθέτουν πλευρικά ανοίγματα σε ποσοστό τουλάχιστον 10% της πλευρικής τους επιφάνειας, κατά το δυνατόν ομοιόμορφα κατανεμημένα ώστε να εξασφαλίζεται συνεχής κυκλοφορία αέρα σε όλους τους χώρους καθ΄ όλη τη διάρκεια του πλου.

Τα τροχόσπιτα τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζονται ελεύθεροι διάδρομοι διαφυγής και επικοινωνίας από τις θύρες τους προς τις θύρες διαφυγής του χώρου, πλάτους 0,80 μέτρων τουλάχιστον, άνευ εμποδίων και κατά το δυνατόν ευθύγραμμοι. Επίσης ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα 20 μέτρα περίπου, οι διάδρομοι αυτοί επικοινωνούν κατά το εγκάρσιο με διαδρόμους πλάτους 0,80 μέτρων τουλάχιστον. Στις θέσεις των εξόδων διαφυγής εξασφαλίζεται ικανοποιητικός χώρος που να διευκολύνει την απρόσκοπτη έξοδο των επιβατών.

Όλα τα τροχόσπιτα μετά την φόρτωση και στοιβασία τους, αναπτύσσουν και στερεώνουν στο κατάστρωμα τα συστήματα στήριξης και ανάρτησης τους και ακινητοποιούνται με τάκους στους τροχούς τους.

Το πλοίο διαθέτει ικανό αριθμό κατάλληλων ιμάντων έχμασης εγκεκριμένου τύπου ή άλλα ισοδύναμα μέσα που χρησιμοποιούνται κατά την κρίση του πλοίαρχου για την έχμαση των τροχόσπιτων σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Φορτηγά οχήματα που τυχόν φορτώνονται στο ίδιο κατάστρωμα, δεν τοποθετούνται στις ίδιες κατά το εγκάρσιο σειρές με τα τροχόσπιτα, απέχουν από αυτά τουλάχιστον 1,50 μέτρο κατά το διάμηκες δεν τοποθετούνται σε σημεία που εμποδίζουν ή αποκλείουν τις εξόδους διαφυγής και δεν μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία. Η φόρτωση στον ίδιο χώρο με τα τροχόσπιτα βενζινοκίνητων οχημάτων πρέπει να αποφεύγεται.

Σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών που είναι ενδεχόμενο να δημιουργήσουν κινδύνους για την ασφάλεια των επιβατών, ο χώρος θα εκκενώνεται από τους επιβάτες με εντολή και κατά την κρίση του πλοιάρχου.

Στους χώρους φόρτωσης των τροχόσπιτων υπάρχει εγκατεστημένο σύστημα γενικού συναγερμού και σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας για την μετάδοση των μηνυμάτων.

Υπάρχουν εγκατεστημένοι στον χώρο των τροχόσπιτων πυροσβεστήρες αφρού 45 λίτρων ή σκόνης 12 κιλών σε αναλογία 1 πυροσβεστήρας ανά 20 μέτρα μήκους για κάθε πλευρά του χώρου.

Διατίθεται για επίδοση σους επιβάτες των τροχόσπιτων πληροφοριακό έντυπο στην αγγλική και ελληνική γλώσσα που περιλαμβάνει τις λειτουργικές απαιτήσεις για την εκτελούμενη μεταφορά (είσοδος σε άτομα με ειδική άδεια, στήριξη και έχμαση των τροχόσπιτων, απαγόρευση καπνίσματος, απαγόρευση λειτουργίας κινητήρων οχημάτων, απαγόρευση χρήσης θερμαντικών σωμάτων και συσκευών υγραερίου).

Άρθρο Τρίτο
Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 (Α΄ 261) "περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου"όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 301/94 (Α΄159).

Άρθρο Τέταρτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Κανονισμού καταργούνται:

(α) Το Π.Δ. 256/88(ΦΕΚ 107 Α/1-6-1988) " Κανονισμός Καταλληλότητας Οχηματαγωγών".

(β) Το Π.Δ. 55/90 (ΦΕΚ 23 Α/28-2-90) Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 256/88 "Κανονισμού Καταλληλότητας Οχηματαγωγών".

Άρθρο Πέμπτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 3 Ιουλίου 2000

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ — **ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — **ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ